AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

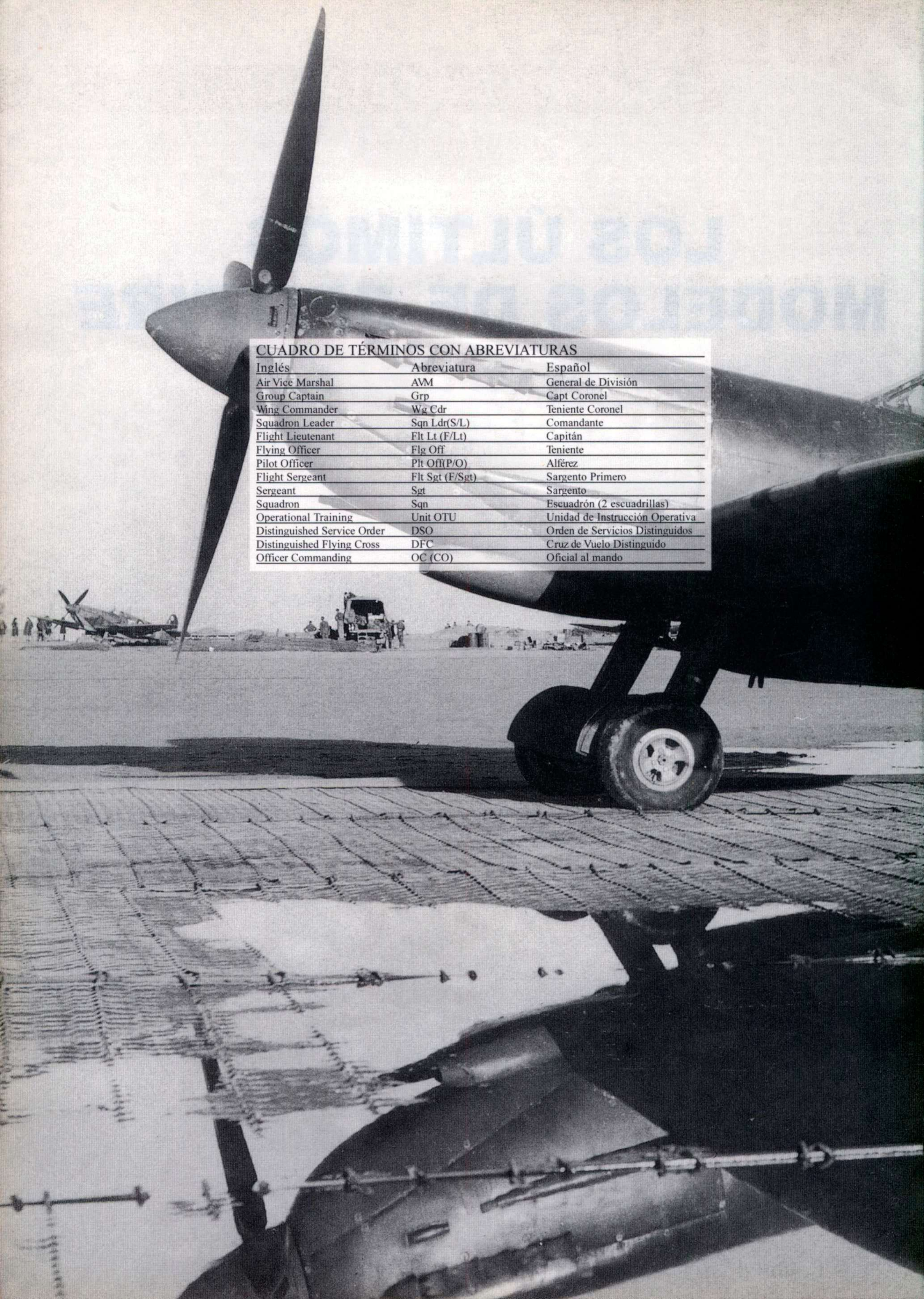
LOS ÚLTIMOS MODELOS DE *SPITFIRE*



ediciones delPrado

OSPREY AVIATION

LOS ÚLTIMOS MODELOS DE *SPITFIRE*



CUADRO DE TÉRMINOS CON ABREVIATURAS

Inglés	Abreviatura	Español
Air Vice Marshal	AVM	General de División
Group Captain	Grp	Capt Coronel
Wing Commander	Wg Cdr	Teniente Coronel
Squadron Leader	Sqn Ldr(S/L)	Comandante
Flight Lieutenant	Flt Lt (F/Lt)	Capitán
Flying Officer	Flg Off	Teniente
Pilot Officer	Plt Off(P/O)	Alférez
Flight Sergeant	Flt Sgt (F/Sgt)	Sargento Primero
Sergeant	Sgt	Sargento
Squadron	Sqn	Escuadrón (2 escuadrillas)
Operational Training	Unit OTU	Unidad de Instrucción Operativa
Distinguished Service Order	DSO	Orden de Servicios Distinguidos
Distinguished Flying Cross	DFC	Cruz de Vuelo Distinguido
Officer Commanding	OC (CO)	Oficial al mando

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 26

LOS ÚLTIMOS MODELOS DE *SPITFIRE*



Ilustración de portada
El Sqn Ldr Otto Smik manda su escuadrilla de Spitfire HF IXC del Sqn 312 *Checo*, mientras se dirige a combatir contra una formación de Bf 109G durante una misión de caza libre a alta cota sobre el noroeste de Francia en septiembre de 1944. Georgiano de nacimiento, Smik huyó a Gran Bretaña tras la ocupación alemana de su ahora hogar eslovaco, en 1938. Tras ingresar en la RAF poco después de su llegada a Inglaterra, prestó sus servicios con distinción desde 1942 en los Sqns 131, 122, 222 y 310, antes de ser destinado al Sqn 312 en septiembre de 1944 como jefe de escuadrilla, con ocho derribos en su haber. Ascendido a la graduación de Squadron Leader dos meses después y tras asumir el mando del Sqn 127, Smik murió el 28 de noviembre de 1944 durante las operaciones de cazabombarderos sobre el noroeste de Europa.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en Late Marque Spitfire Aces 1942-45

Traducción: Rodolfo Muñoz Casado
Texto en inglés del Dr. Alfred Price
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Chris Davey, Keith Fretwell y Mark Rolfe
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Dibujos a escala de Mark Styling

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634 4º I. 1092 - Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-386-7
D.L.: M 11592 - 2000

ÍNDICE

Introducción del Autor

Pocos pueden rebatir la opinión de que el Spitfire ha sido uno de los aviones militares con más éxito que jamás se haya fabricado. En verdad, nunca se ha desarrollado ningún otro modelo de avión con tanto éxito, de forma tan continuada, tan agresivamente o de forma tan concienzuda como el Spitfire. Tan pronto como el Spitfire Mk I entró en servicio en la Royal Air Force, la compañía Supermarine comenzó un programa de modificaciones de refuerzo concebido para superar las deficiencias del nuevo caza. Igualmente, a más largo plazo, la compañía lanzó un programa de cambios más radicales para mejorar la capacidad y el rendimiento del avión. La principal fuerza impulsora detrás de esta evolución fue el trabajo de los ingenieros de Rolls-Royce para aumentar la potencia que desarrollaba el motor Merlin. Sin embargo, cada aumento de potencia traía consigo un aumento de peso, acompañado habitualmente de la necesidad de una hélice más pesada con más palas. Y los problemas no acababan aquí. Las lecciones duramente aprendidas en combate imponían exigencias de mejoras como el blindaje para proteger al piloto, los equipos IFF (identificación amigo/enemigo) para identificar a los aviones en el radar, equipos de radio más eficaces (y más pesados) y armamento más potente (y más pesado). Para permitir que la plataforma pudiera afrontar este gran aumento de peso tuvo que ser reforzada progresivamente (añadiendo todavía más peso) para lograr que mantuviera los factores de carga anteriores.

Por supuesto, el Spitfire no habría sido nada sin la destreza de los pilotos que lo manejaron en combate. Mi objetivo al escribir este libro es mostrar cómo evolucionó el Spitfire durante la última parte de la guerra, lo cual le permitió afrontar las nuevas amenazas del enemigo según iban apareciendo éstas, y cómo los que lograron la condición de ases explotaron sus posibilidades.

Para la preparación de este libro me han ayudado con material y fotografías algunos buenos amigos. En particular deseo mostrar mi agradecimiento a Ted Hooton, Norman Franks, Chaz Bowyer, Ray Sturtivant, Wojtek Matusiak, Zdenek Hurt, Geoff Thomas, Dr. Jan P. Koniarek, Jerry Scutts, Bruce Robertson, Neil Mackenzie y *Aeroplane Monthly*. Igualmente me gustaría dar las gracias a *Hap* Kennedy por permitirme citar el pasaje de su autobiografía *Black Crosses off my Wingtip* (*Cruces negras cerca de la punta de mi ala*). Por último, y lo más importante, envío mi agradecimiento a Chris Shores por permitirme utilizar el material de la última edición de *Aces High;* recomiendo encarecidamente este libro a los lectores que busquen un análisis más detallado sobre los ases de caza de la RAF.

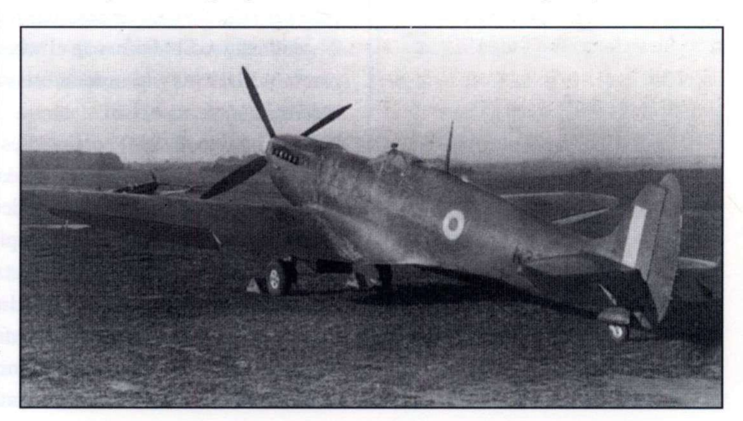
Alfred Price
Mayo de 1995

UN NUEVO Y MÁS POTENTE *SPITFIRE*

En la tarde del 30 de julio de 1942 el Flt Lt Donald Kingaby del Sqn 64 consiguió su 16ª victoria aérea, que contó más tarde de la siguiente forma: "Avisté aproximadamente 12 Fw 190 a 2.000 pies por debajo de nosotros, a unos 12.000 pies en las proximidades de Boulogne, que avanzaban hacia la costa francesa. Nos lanzamos en picado sobre ellos y yo ataqué un Fw 190 por detrás y por debajo, lanzándole una ráfaga muy corta, de aproximadamente medio segundo, desde unos 275 metros. Me vi obligado a separarme ya que otros Spitfire me estorbaban. Descendí hacia la derecha y elegí otro Fw que comenzaba a alejarse lanzándose en picado. Le lancé una ráfaga de ametralladora y cañones a unos 14.000 pies aproximadamente, a una distancia de 365 metros, y alcancé al E/A (avión enemigo) a lo largo del fuselaje. Se desprendieron algunos trozos y el E/A continuó en un picado recto, casi vertical. Seguí al E/A hasta los 5.000 pies sobre Boulogne y le vi chocar contra el suelo cerca de esta ciudad, explotó y se incendió. Volvió a la base a 0 pies".

El informe de Kingaby se diferenciaba poco de muchos otros de aquella época, y con todo, esta acción señaló un importante punto de inflexión en la suerte del Mando de Caza de la Royal Air Force. Ésta fue la primera ocasión en la que los Spitfire se enfrentaron a los muy temidos cazas alemanes Focke-Wulf Fw 190 en igualdad de condiciones. Kingaby y el resto de los pilotos de su escuadrón utilizaron por vez primera en combate los Spitfire Mk IX, la última versión de este famoso caza. Para la Luftwaffe fue el comienzo del fin de la superioridad aérea que sus cazas habían establecido sobre el noroeste de Europa durante el año anterior.

La historia comienza diez meses antes, en septiembre de 1941, cuando los Fw 190 aparecieron por primera vez sobre la Francia ocupada y sobre el Ca-



Rolls-Royce utilizó el prototipo N3297 del Mk III Spitfire sin armamento como banco de pruebas de motores y aquí aparece después de la instalación del motor Merlin 61 en otoño de 1941. Una vez que se superaron los problemas iniciales del nuevo motor, la mejora en el rendimiento condujo a que se situara el Mk IX de sustitución en la producción con la máxima prioridad. Este avión en concreto fue fabricado parcialmente por Vickers como parte de un pedido de 200 Mk I encargados en 1937 y, tras su primer vuelo a finales de 1939, pasó la mayor parte de su vida con Rolls-Royce.

nal de la Mancha. El nuevo caza alemán era enormemente superior al Mk V Spitfire, y con él estaban equipadas la mayoría de las unidades de caza diurnas del Mando de Caza. El Fw 190 era más de 32 km/h más rápido que el Spitfire V en todas las cotas y podía superar en la ascensión, en el picado y en los toneles al caza británico. Las bajas del Mando de Caza aumentaron de forma alarmante durante sus operaciones ofensivas sobre la Europa ocupada.

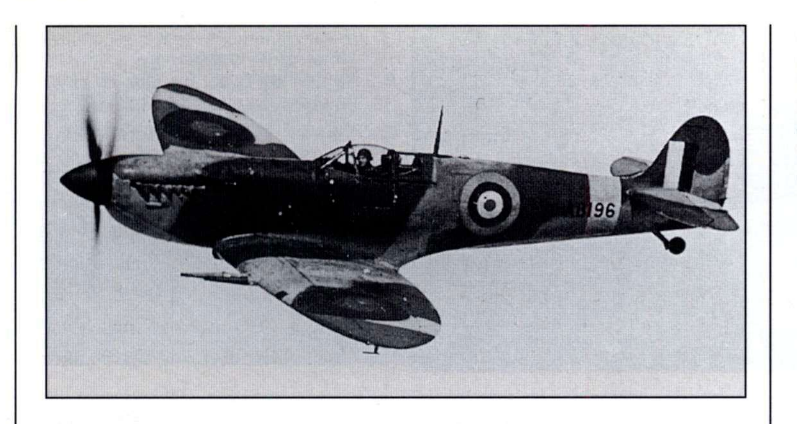
Los pilotos de caza de la RAF no deseaban ocultar en medida alguna las cualidades de su nuevo y formidable adversario. Sus informes fueron subiendo por la cadena de mando, cobrando fuerza según subían, hasta que llegaron a la mesa del Jefe Supremo del Mando de Caza, Air Chief Marshal sir Sholto Douglas. Douglas escribió al Ministerio de Fabricación Aeronáutica, añadiendo su poderosa voz al clamor, y exigió un caza que pudiera enfrentarse al Focke-Wulf desde una posición de igualdad o, preferiblemente, de superioridad. El Ministerio, a su vez, comunicó esta exigencia a los fabricantes de aviones.

Una respuesta habría sido diseñar y fabricar un caza completamente nuevo para combatir al Fw 190, pero incluso en la escala de tiempo más optimista se habría tardado al menos cuatro años en ponerlo en servicio y el Mando de Caza no se podía permitir esperar tanto. De los modelos existentes, el Hawker Typhoon, por entonces a punto de entrar en servicio, era tan rápido como el Fw 190 por debajo de los 10.000 pies, pero sufría problemas iniciales y por encima de los 20.000 pies era más lento que el caza alemán.

Afortunadamente para la RAF la solución a su problema más acuciante estaba a punto de convertirse en realidad. A comienzos de 1941, como respuesta a una petición de mejorar el rendimiento en cotas altas del Merlin, los ingenieros de Rolls-Royce adaptaron un Merlin 45 (el motor que impulsaba al Spitfire Mk V) con dos sobrealimentadores turbopulsantes en serie, uno alimentando al otro. Entre la salida del primer sobrealimentador y la entrada del segundo se colocó un sistema adicional de enfriamiento, un termocambiador intermedio, para reducir la temperatura de la alimentación y, por lo tanto, aumentar su densidad.

El efecto del sobrealimentador de dos fases sobre el rendimiento del Merlin en cotas altas fue asombroso. A 30.000 pies el Merlin 45 con un sobrealimentador de una fase desarrollaba unos 720 caballos de potencia. A la misma altitud, el mismo motor básico con el sobrealimentador de dos fases desarrollaba unos 1.020 caballos de potencia. El sobrealimentador adicional, el termocambiador intermedio y sus respectivas envolturas añadían sólo unos 91 kg al peso del Merlin 45 y aumentaban su longitud en 23 centímetros. El Merlin con el sobrealimentador de dos fases fue designado como el Mark 60 y la versión revisada para su instalación en los cazas se redefinió como el Mk 61.

En el verano de 1941, poco antes de que apareciera el Fw 190 en escena, los ingenieros de Rolls-Royce adaptaron un Merlin 61 al Spitfire N3297, un Mk III utilizado como banco de pruebas para motores. El termocambiador intermedio precisaba su propio radiador, por lo que el avión fue modificado con dos alojamientos rectangulares en sección para el radiador de tamaño externo similar, uno debajo de cada ala. El alojamiento izquierdo contenía el radiador de enfriamiento del aceite y la mitad del radiador del líquido refrigerante principal; el alojamiento derecho contenía el radiador del termocambiador intermedio y la otra mitad del radiador



El AB196 comenzó su vida como Mk V, antes de pasar a ser una de las primeras reconversiones a Mk IX. Aquí aparece adaptado con los cuatro cañones de 20 mm, una de las pocas unidades de este modelo que fue armada de esta forma.

del líquido refrigerante principal. Para absorber la potencia adicional del Merlin 61 se adaptó este avión con una hélice de cuatro palas.

El Merlin 61 Spitfire experimental, sin armamento, realizó su primer vuelo el 27 de septiembre de 1941, sólo tres semanas después de la aparición operativa del Fw 190. Inicialmente hubo problemas con el termocambiador intermedio, pero a finales de año el nuevo motor funcionaba de forma satisfactoria. A comienzos de 1942 el Spitfire llegó a la base de pruebas de la RAF en Boscombe Down para las pruebas prácticas y allí demostró una considerable mejora de rendimiento en comparación con las versiones anteriores del caza: sus velocidades máximas a nivel registraron 625 km/h a 15.900 pies, 662 km/h a 27.200 pies y 566 km/h a 40.000 pies. La velocidad de ascenso fue muy superior a la del Spitfire Mk V y el techo práctico del nuevo Spitfire se calculó en unos 41.800 pies.

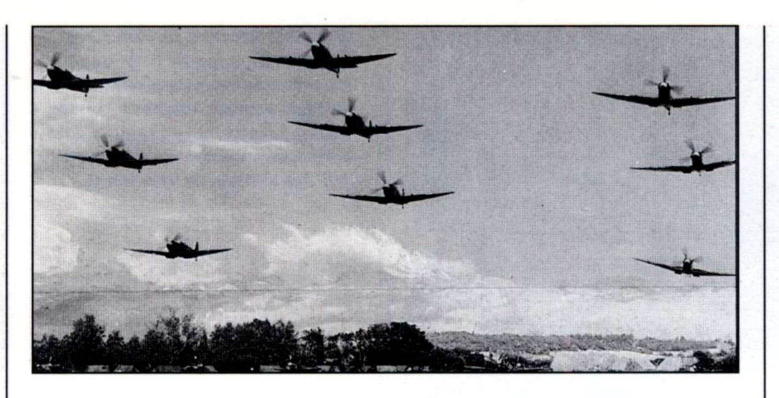
Tres Nuevas Versiones

La promesa de un rendimiento muy mejorado del nuevo motor Merlin 61 impulsó el desarrollo de tres nuevas versiones del Spitfire, el Mk VII, el VIII y el IX. Las diferencias esenciales entre ellos eran las siguientes:

El Mk VII era un caza específico para gran altitud, con una cabina presurizada para el piloto. Basado en el anterior Mk VI, también se le habían adaptado los extremos de las alas en punta, lo cual aumentaba la envergadura en un metro y la superficie en 198 cm cuadrados. Para facilitar combustible suficiente para la ascensión a gran velocidad hasta los 40.000 pies, seguida quizás de una prolongada persecución tras la cola de un avión, se aumentó la capacidad interna de combustible del Mk VII hasta 563 litros, un 40% más que las anteriores versiones del Spitfire con motor Merlin. También se volvió a diseñar la plataforma del Mk VII y se reforzó para que pudiera soportar el peso adicional y, para reducir la resistencia aerodinámica, se instaló en este modelo una rueda de cola retráctil.

El segundo de los nuevos modelos, el Mk VIII, era esencialmente el mismo que el Mk VII excepto en que no tenía la cabina presurizada y que, habitualmente, tenía las puntas de las alas redondeadas normales. Sin embargo, el trabajo de rediseño de las plataformas de los Mk VII y VIII y la reorganización de las cadenas de montaje para fabricarlos llevó varios meses, y esto retrasó su entrada en servicio.

Hasta que los Mk VII y VIII se encontraran disponibles en cantidades importantes, la RAF tenía la necesidad prioritaria de un modelo provisional que prestara sus servicios como adversario provisional del Fw 190. El Mk IX



Una improvisada pasada a baja altura de un anónimo escuadrón de Spitfire Mk IX en una base de cazas en algún lugar del Reino Unido durante 1943. Esta imagen puede que marcara la llegada de una unidad recién equipada de vuelta al frente después de actualizarse con este modelo.

era esencialmente un Mk V con sujeciones revisadas para adaptar el nuevo motor y con radiadores modificados bajo las alas. El resto de los cambios se limitaron apenas a los mínimos necesarios para permitir al nuevo caza funcionar de forma eficaz. Se aceptó el hecho de que la plataforma del Mk IX no se hubiera reforzado completamente para las operaciones y que su peso completo fuera superior al del Mk VII/VIII por conveniencia operativa.

El Mk IX en Servicio

Los primeros Mk IX fabricados se entregaron en junio de 1942 y el Sqn 64 de Hornchurch se convirtió consiguientemente en la primera unidad en reequiparse con el nuevo modelo. El 28 de julio fue declarado operativo y, después de un par de operaciones en las que no se estableció contacto con el enemigo, Donald Kingaby consiguió la primera victoria con un Mk IX el día 30 (como se describe en el comienzo de esta sección). Posteriormente, aquel mismo día, esta unidad volvió a entrar en combate y reclamó el derribo de otros tres Fw 190.

A mediados de agosto de 1942 tres unidades más se reequiparon con los Spitfire IX (Sqns 401, 402 y 611). Estas cuatro unidades participaron muy activamente en el apoyo del ataque anfibio a gran escala de Dieppe el día 19.

Los primeros en despegar poco después del amanecer fueron los Sqns 402 y 611. Su misión era proporcionar la cobertura superior a las embarcaciones de desembarco que se aproximaban a la costa y a los cazas que atacaran los blancos terrestres seleccionados a lo largo de la misma. Los Mk IX intervinieron en varias escaramuzas con los cazas enemigos sin resultados definitivos, sin bajas por ninguno de los dos bandos.

A media mañana, las cuatro unidades de Mk IX escoltaron a los Fortalezas Volantes B-17, que atacaron el campo de aviación de cazas de Abbeville. El Sqn 64 cubrió la retirada de los bombarderos, mientras que las otras unidades de Spitfire IX realizaron una misión de caza libre defensiva sobre la propia cabeza de playa de Dieppe.

Los Sqns 402 y 611 pasaron a través del campo de batalla sin establecer contacto con el enemigo, pero para el Sqn 401 fue una historia completamente diferente. Esta unidad canadiense se encontró en combate con los Dornier Do 217, escoltados por los Fw 190, que intentaban atacar el tráfico marítimo en las proximidades de la costa. Los pilotos de los Spitfire IX reclamaron impactos en dos bombarderos y en un escolta, pero éstos consiguieron escapar indemnes. El Plt Off Don Morrison (que alcanzaría la condición de as unos pocos meses después) se dirigió directamente hacia un Fw 190 que había visto a unos 1.500 pies por debajo de él. En la historia oficial ca-



Los Spitfire F IXC del Sqn 340 *Ile de France*, fotografiados antes del despegue desde Biggin Hill; esta unidad de la Francia libre acababa de intercambiar sus Mk V por los IXB cuando se tomó esta instantánea en octubre de 1942. Tras la finalización de su periodo de servicio en Biggin Hill en marzo de 1943, el Sqn 340 fue enviado a Turnhouse y Drem para un periodo de descanso, donde fue equipado nuevamente con los Mk VB.

nadiense *The RCAF Overseas: the First Four Years* (*La RCAF en el extranjero: los primeros cuatro años*), él describe lo que ocurrió después:

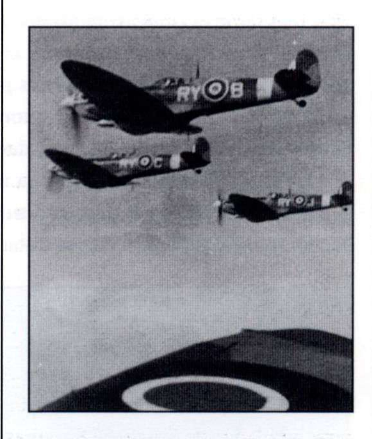
"Realicé un tonel deslizándome, perdiendo altitud y nivelándome a unos 140 metros por detrás, ligeramente a la derecha y por encima del avión enemigo. Abrí fuego con una ráfaga de dos segundos al acercarme a 20 metros. Observé impactos a lo largo de toda la parte derecha del fuselaje, y varios trozos, que parecían de unos 30 cm, se desprendieron del capot. Justo cuando el avión enemigo y yo nos metíamos entre las nubes, él explotó con un destello de llamas y de humo negro terrible. Yo no era muy consciente de que mi propio avión hubiera resultado dañado (probablemente por los restos que habían saltado) y de que volaba a unos 1.000 pies. De repente, mi motor comenzó a vibrar y el avión se estremeció violentamente. El motor se detuvo por completo pero yo había conseguido llegar a los 2.000 pies. Me quité el casco, solté el atalaje y abrí la cúpula. Me encogí en el asiento y empujé la palanca hacia delante. Mi paracaídas se quedó enganchado de alguna forma y creo que fue a unos 200-250 pies por encima del agua cuando lo conseguí soltar. El avión se hundió en el agua por debajo de mí justo cuando mi paracaídas se abría".

Después de 15 minutos en el agua Morrison fue recogido por una lancha patrullera que apoyaba la operación.

A mediodía los cuatro escuadrones de Mk IX estaban de nuevo en el aire, esta vez para cubrir la retirada de las tropas aliadas de la ciudad. Los Sqns 401, 402 y 611 participaron en varias escaramuzas con los cazas alemanes, pero el Sqn 64 se tuvo que enfrentar a otra fuerza de Do 217 que intentaba bombardear los buques. El Sqn Ldr Duncan-Smith comentó posteriormente:

"Cuando mandaba el escuadrón a 21.000 pies, volando al sur a unos ocho kilómetros de Dieppe, vi a tres Do 217 a unos 5.000-6.000 pies por debajo, que también volaban hacia el sur. Mandé el escuadrón hacia abajo y ataqué la que estaba a la izquierda de dos que se encontraban bastante juntos. Le lancé una ráfaga de tres segundos con el cañón y las ametralladoras desde 230 metros, cerca del alcance de quemarropa, acercándome de izquierda a derecha; vi desprenderse grandes trozos del motor izquierdo, de la raíz del ala y de la cabina. Cuando me separé, el motor izquierdo se había incendiado y las llamas estaban llegando desde la raíz del ala hasta la cabina. El avión cayó en picado por las nubes, casi de forma vertical a unos 1.000 pies por debajo".

Don Kingaby derribó otro Do 217, su 19ª victoria. Duncan Smith compartió otro y el Flt Lt Tommy Thomas dañó un Bf 109. En el transcurso de esta rápida acción el escuadrón perdió un Mk IX.



De patrulla sobre el Canal de la Mancha en 1944, cuatro Spitfire Mk IX del Sqn 313 *Checo*, cada uno con un depósito "lanzable" de larga distancia de 409 litros bajo el fuselaje. Al igual que el Sqn 340, esta unidad utilizó los Spitfire Mk VB/C y los Mk VI desde finales de 1941 hasta comienzos de 1944 desde varios campos de aviación del Reino Unido, antes de recibir los Mk IX en Ibsley en febrero de 1944.

A media tarde, los Sqns 64, 402 y 611 se encontraron en el aire de nuevo para proporcionar la cobertura superior de los buques que se retiraban. Duncan Smith atacó otro Do 217 y lo derribó, pero fue alcanzado por el fuego de respuesta del ametrallador trasero. Obligado a saltar en paracaídas, fue rescatado del mar por una embarcación. El avión que abandonó era el BR581, el primer Mk IX entregado a la unidad; su vida operativa había sido de sólo 23 días.

En el transcurso de los intensos combates aéreos de aquel día, las cuatro unidades de Spitfire Mk IX organizaron 14 misiones de tamaño escuadrón, con un total de unas 150 salidas y reclamaron seis aviones enemigos derribados y dos derribos probables frente a la pérdida de siete de los suyos. La distribución de las misiones, de las reclamaciones y de las bajas fue la siguiente:

El Sqn 64 realizó tres misiones, reclamó cuatro Do 217 derribados y perdió tres aviones.

El Sqn 401 realizó tres misiones, reclamó un Fw 190 derribado y dos derribos probables, tres Do 217 y cuatro Fw 190 dañados; perdió tres aviones y uno regresó dañado.

El Sqn 402 realizó cuatro misiones, reclamó tres Fw 190 derribados; sin bajas.

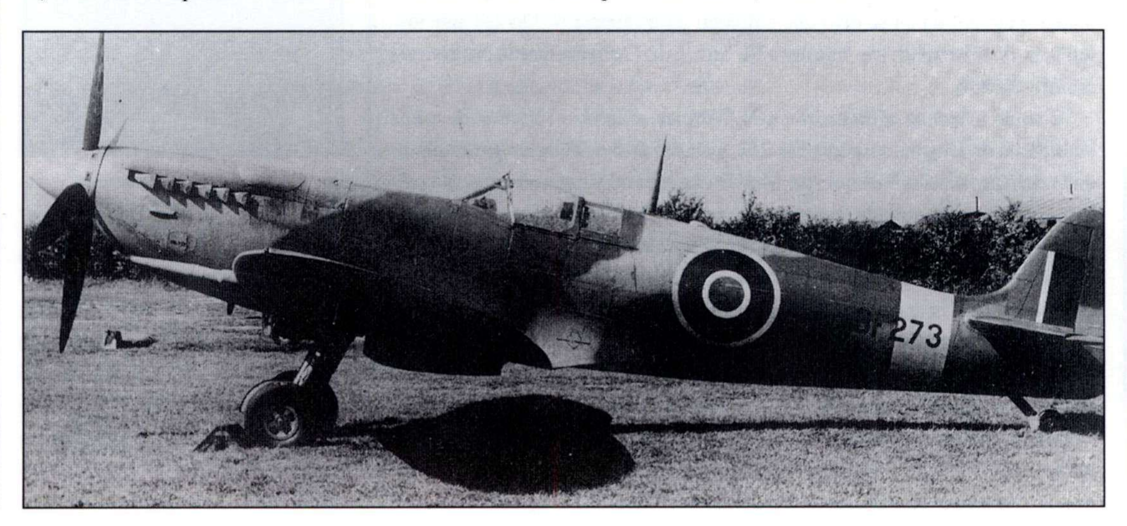
El Sqn 611 realizó cuatro misiones, reclamó un Fw 190 derribado y dos dañados y perdió un avión.

Los Combates en la Estratosfera

Incluso cuando se estaban desarrollando los combates en las proximidades de Dieppe, la Luftwaffe estaba realizando los preparativos finales para abrir una nueva fase en su ataque contra blancos en Inglaterra. Unos cuantos días más tarde el *Höhenkampfkommando* (Destacamento de Bombarderos a Gran Altura) llegó a Beauvais, en el norte de Francia, con dos bombarderos Junkers Ju 86R en condiciones para comenzar las operaciones.

El Ju 86R disponía de dos motores diésel turbo sobrealimentados con inyección de óxido nitroso para dar una mayor potencia en altitudes ultraelevadas. El bombardero no era rápido, con una velocidad máxima de poco más de 320 km/h, pero con su envergadura de alas, largas y en punta, de 32 metros podía alcanzar cotas de alrededor de 45.000 pies. Se creía

El *BF273*, el Mk IX pilotado por el Flg Off Emanuel Galitzine, de la Escuadrilla de Gran Altitud de Northolt, durante el combate contra un Ju 86R del *Höhenkampfkommando* a 43.500 pies sobre Southampton, el 12 de septiembre de 1942; esta interceptación fue el combate aéreo a más altura registrado durante la II Guerra Mundial. En el momento de esta acción, el avión se había modificado especialmente para las operaciones a cotas extremas y se le habían retirado las ametralladoras, el blindaje y otros elementos innecesarios del equipo, y la estructura se pintó toda en azul PRU. El personal de tierra de este avión le aplicó por error la designación *BF273*, ya que este número de serie era de un grupo que pertenecía realmente a los Blenheim; posteriormente, el avión recibió su número de serie correcto, BS273.



que esto le permitiría atacar blancos en Gran Bretaña de día con impunidad. La carga de bombas del avión consistía en una única bomba de 250 kg, pero la principal consideración para la Luftwaffe era extraer todo el valor propagandístico posible de una serie de ataques diurnos contra los que las defensas aéreas británicas serían vistas como inútiles. Los Ju 86R lanzaron su primer ataque el 24 de agosto cuando uno de los aviones bombardeó Camberley y el otro Southampton. El Mando de Caza hizo despegar en una alarma a 15 Spitfire Mk V, pero ninguno de ellos logró interceptar a los bombarderos de vuelo a alta cota.

Al día siguiente uno de los bombarderos regresó y realizó un vuelo sinuoso que le llevó sobre Southampton y, a continuación, hasta el norte de Londres, con lo que activó las sirenas de incursiones aéreas y provocó que la gente buscara refugio en una amplia zona del sureste de Inglaterra. Lanzó su única bomba en Stansted y luego voló hacia la parte este de Londres y salió por la costa en Shoreham. Nueve Spitfire despegaron en alarma, pero nuevamente ninguno logró acercarse al intruso.

Durante las siguientes dos semanas y media, los Ju 86R realizaron nueve salidas sobre Inglaterra, sin encontrarse todavía con una interferencia eficaz de los cazas. Sin embargo, la fama de la invulnerabilidad de los bombarderos de vuelo a alta cota iba a llegar rápidamente a su fin. Tras valorar la naturaleza de la amenaza, el Mando de Caza ordenó la formación de una nueva unidad, la Escuadrilla de Servicios Especiales en Northolt, para enfrentarse a este acoso.

El adversario ideal del Ju 86R habría sido el Spitfire VII, pero este modelo todavía no estaba preparado para las operaciones. Como medida provisional, la escuadrilla recibió dos Mk IX especialmente aligerados de peso para las operaciones a gran altura. Se retiró todo el blindaje y los equipos innecesarios al igual que las cuatro ametralladoras, dejando un armamento de sólo dos cañones Hispano de 20 mm.

El 12 de septiembre uno de los Ju 86R se dirigió hacia el Canal de la Mancha para su siguiente ataque, pero esta vez los defensores estaban preparados. El Flg Off Emanuel Galitzine despegó en alarma para la interceptación y después de una rápida ascensión a 40.000 pies localizó al bombardero sobre el Canal de Solent en una posición ligeramente más elevada cerca de su ala derecha. Aproximadamente al mismo tiempo la tripulación alemana lo vio a él y el piloto lanzó la bomba y conectó toda la potencia en un intento de superar al caza en la ascensión.

Sin embargo, el Spitfire aligerado podía ascender más rápido y su piloto se colocó en posición de ataque por encima y detrás del Ju 86R:

"Me dispuse para el ataque y me lancé en picado hasta unos 190 metros por detrás de él, desde donde abrí fuego con una ráfaga de tres segundos. Al final de la ráfaga mi cañón izquierdo se bloqueó y el Spitfire giró hacia la derecha; a continuación, pasé a través de la estela del bombardero y mi cúpula se empañó. La cúpula tardó aproximadamente un minuto en desempañarse por completo, tiempo durante el cual ascendí de vuelta a la posición para el siguiente ataque. Cuando volví a ver al Junkers éste se dirigía hacia el sur, intentando escapar hacia el mar. Sabía que tenía que colocarme muy cerca detrás de él si quería conservar las posibilidades de conseguir impactos ya que sería difícil mantener recto el Spitfire cuando disparara con el cañón izquierdo y el avión entrara en una guiñada. Nuevamente me lancé en picado para atacar, pero cuando estaba a unos 90 metros de distancia el bom-

El Flg Off Emanuel Galitzine pilotó el Mk IX modificado durante el épico combate a gran altura del 12 de septiembre de 1942.



El Wg Cdr Harold Bird-Wilson, jefe del Ala 122 con base en Funtington, en enero de 1944. Al final de la guerra su registro de victorias se situó en tres aviones enemigos derribados, seis derribos compartidos, tres dañados y uno destruido sobre el terreno.



El neozelandés Sqn Ldr John Mackenzie asumió el mando del Sqn 64 en abril de 1944. El registro final de este antiguo piloto de la Batalla de Inglaterra se situó en seis aviones enemigos derribados, cuatro derribos probables y dos dañados; sin embargo, consiguió todos ellos pilotando los primeros modelos de Spitfire.



bardero comenzó, de forma sorprendente, un cerrado viraje hacia la izquierda. Abrí fuego, pero el Spitfire entró en guiñada y descendió. Interrumpí el ataque, viré por fuera de él y ascendí de nuevo hasta los 44.000 pies".

Al maniobrar inteligentemente la tripulación del bombardero evitó los dos siguientes ataques y después Galitzine perdió de vista a su adversario en una zona de brumas. Al comenzar a quedarse en ese momento sin combustible, se alejó y aterrizó en Tangmere.

El Ju 86R aterrizó en Caén con agujeros donde un proyectil perforante de 20 mm había pasado a través del ala izquierda. El informe de la tripulación alemana sobre la interceptación dejó claro que el Spitfire había sido capaz de superar al Ju 86R en la ascensión. Éste último ya no era inmune a los ataques de los cazas y las operaciones del *Höhenkampfkommando* finalizaron de forma abrupta menos de tres semanas después de que comenzaran.

La acción del 12 de septiembre de 1942 entre el Spitfire de Galitzine y el Ju 86R sería el combate aire-aire a más altura que se entabló durante la II Guerra Mundial.

El Spitfire Mk IXB, alias LF IX

Durante el periodo intermedio de la guerra en ocasiones algunos nuevos submodelos del Spitfire llegaban a los escuadrones antes de que se les hubiera asignado una denominación específica, con el resultado de que los pilotos de caza acuñaban sus propias denominaciones oficiosas. Un ejemplo de esto tuvo lugar en la primavera de 1943 cuando el Spitfire Mk IX entró en servicio impulsado por el nuevo motor Merlin 66. Comparado con el Merlin 61, este motor tenía los sistemas de transmisión de los sobrealimentadores adaptados para que se cerraran a cotas muy bajas, facilitando de esta forma el mejor rendimiento posible en cada altitud en comparación con el Fw 190.

Cuando se enviaron los nuevos Mk IX a las unidades, los pilotos precisaron una forma de diferenciarlo de los aviones anteriores impulsados por los Merlin 61 o 63, así que este nuevo submodelo fue denominado *Mark IXB* y los anteriores Spitfire Mk IX con motores Merlin 61 o 63 se convirtieron en los Mk IXA; algunas fuentes han sugerido que las denominaciones *A* y *B* se refieren al armamento adaptado a los aviones, pero éste no fue el caso.

Cuando el Wg Cdr Alan Deere asumió el mando del Ala de Biggin Hill en la primavera de 1943, ésta se acababa de reequipar con los Mk IX adaptados con los Merlin 66. En su autobiografía ya clásica *Nine Lives* (*Nueve vidas*) él describe el nuevo submodelo del Spitfire en términos entusiastas:

"Por entonces estaba completamente preparado para reanudar mis relaciones con el formidable Focke Wulf, pero esta vez estaba mejor equipado. Los escuadrones de Biggin Hill utilizaban los *Spitfire IXB* (*Merlin 66*) (*cursiva del autor*), un modelo de Spitfire considerablemente superior en rendimiento al Fw 190 por debajo de los 27.000 pies".

"Al contrario que el Spitfire IXA, con el que estaban equipados el resto de Alas de Spitfire IX del Grupo, el sobrealimentador del IXB entraba en funcionamiento en una cota más baja y el avión lograba su máximo rendimiento a los 22.000 pies, aproximadamente a la misma altitud que el Fw 190. A esa altura era aproximadamente 50 km/h más rápido, era mejor en la ascensión y mucho más maniobrable".

Posteriormente, aquel mismo año, el Ministerio de Fabricación Aeronáutica introdujo tres nuevas denominaciones oficiales para los submodelos del

Mk IX en un intento de resolver la cuestión. Fueron las siguientes:

F IXC (oficiosamente conocido como el *Mk IXA*); avión adaptado con motores Merlin 61, 63 o 63A, con el armamento y las alas modelo C.

LF IXC (oficiosamente conocido como el *Mk IXB*); avión adaptado con el motor Merlin 66 y con el armamento y el ala modelo C; aunque la denominación LF implicaba que este modelo había sido mejorado para las operaciones en cotas bajas, de hecho su rendimiento a gran altura sólo se redujo ligeramente y desarrollaba su velocidad máxima a 22.000 pies (comparada con los 28.000 pies del F Mk IX).

HF IXC; modelo adaptado con el motor Merlin 70 y con el equipo de armamento y de ala modelo C. Esta versión se mejoró para las operaciones en cotas extremas.

La orden oficial llegó al frente mucho después de que se hubieran consolidado las denominaciones *Mk IXA* y *Mk IXB* en los escuadrones. Como resultado de ello, los diarios de los pilotos y los libros de informes de las unidades siguieron utilizando las denominaciones oficiosas siempre que se consideraba apropiado.

El Wg Cdr Peter Brothers, jefe del Ala de Culmhead, en el verano de 1944. A Brothers, un antiguo piloto de los Hurricane en la Batalla de Inglaterra, se le reconocieron al final de la guerra 16 aviones enemigos derribados, un derribo probable y tres dañados.

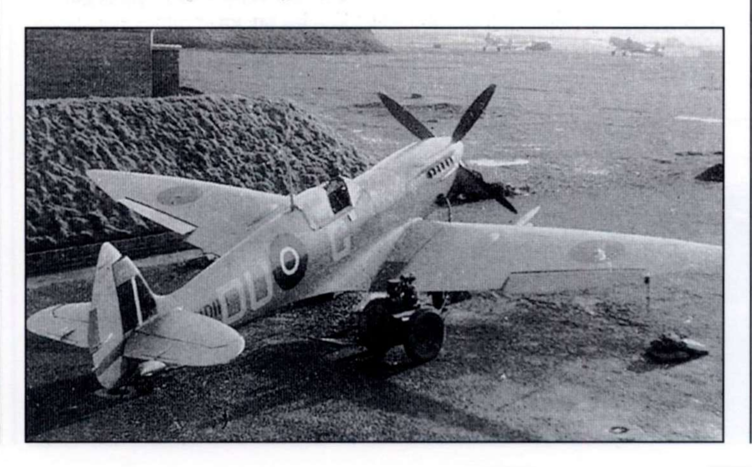


El Spitfire MK VII en Servicio

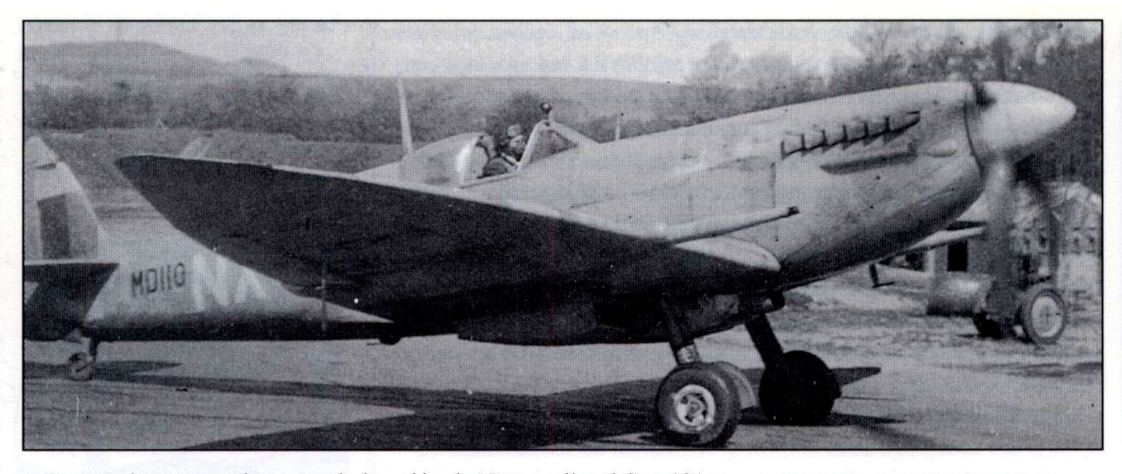
Debido al bajo índice de fabricación de los Mk VII, el Sqn 124 de North Weald no estuvo completamente operativo con este modelo hasta mayo de 1943. El Mk VII consiguió su primera victoria el día 15 de aquel mes cuando el Flg Off Willis realizó la interceptación con éxito de un Fw 190 a 38.000 pies cerca de Plymouth, derribándolo.

En agosto de 1943 se asignaron tres Mk VII a la Escuadrilla de la base de Skeabrae, en las Islas Orcadas, para enfrentarse a los aviones de reconocimiento a gran altitud alemanes que intentaban fotografiar el fondeadero de la flota en Scapa Flow. Los escuadrones de caza con base en el sur de Inglaterra rotaron por este campo de aviación en periodos de descanso, que duraban unos tres meses, y los Mk VII fueron pilotados por los pilotos de la unidad destacada en Skeabrae, pero las oportunidades de combate fueron pocas y muy distanciadas.

En septiembre de 1943 se equipó una segunda unidad con los Mk VII, el Sqn 616 en Exeter, y en marzo de 1944 una tercera unidad recibió este modelo, el Sqn 131 en Colerne. En las fábricas de Supermarine en la zona de Southampton se fabricaron un total de 140 Mk VII, entregándose el último de ellos en mayo de 1944.



Este Spitfire Mk VII fue asignado a la Escuadrilla de la base de Skeabrae en las Islas Orcadas. Aunque el avión porta los distintivos del Sqn 312, fue pilotado por pilotos de otras unidades después de que este escuadrón abandonara el campo de aviación. En febrero de 1944 el Flt Lt Ian Blair, del Sqn 602, pilotó este avión cuando derribó un caza de reconocimiento Bf 109. Esta fotografía muestra perfectamente el ala con la envergadura ampliada, las puntas de las alas en pico y los alerones de envergadura reducida de este modelo.



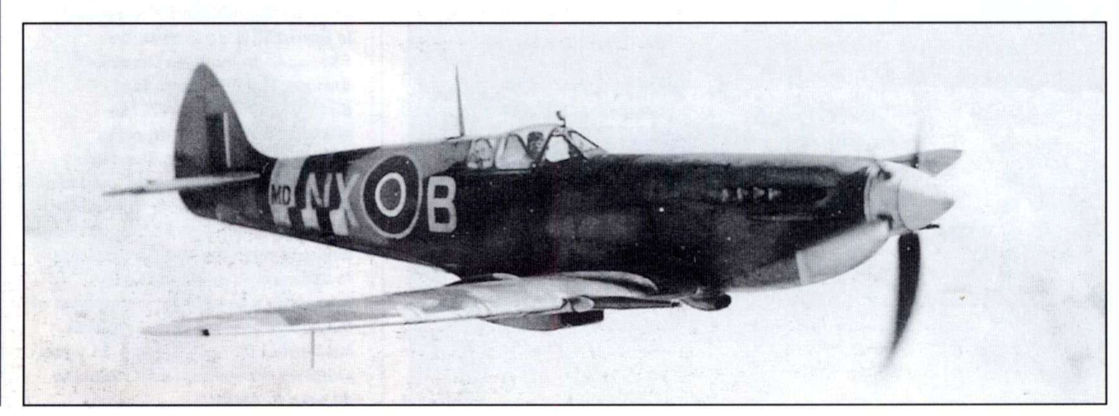
Un Spitfire Mk VII del Sqn 131 fotografiado en la primavera de 1944 cuando esta unidad se encontraba en Culmhead como parte del Ala de Peter Brothers.

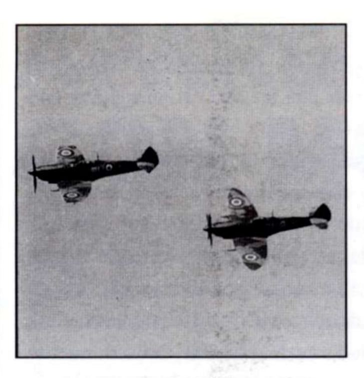
Durante los preparativos para la invasión de Normandía, el Sqn 131 y el Sqn 616 formaron parte del Ala de Culmhead, mandada por el as de la Batalla de Inglaterra Wg Cdr Peter Brothers. Además de proteger los puertos de la invasión de los aviones de reconocimiento alemanes de vuelo a gran altitud, que aparecían muy de cuando en cuando, los Mk VII tuvieron que proporcionar la cobertura superior durante la invasión.

Sin embargo, en este contexto, la *cobertura superior* resultó ser un término relativo. Si había necesidad de cobertura superior, a cualquier cota, los Mk VII la proporcionaban, aunque normalmente patrullaban en altitudes en torno a los 20.000 pies. Con la ausencia de actividad en cotas altas, los Mk VII pasaron a ser utilizados como Spitfire normales. De hecho, en los días siguientes a la invasión los Mk VII atacaron blancos en las carreteras y en las líneas ferroviarias y, en ocasiones, los campos de aviación. Dado que no había necesidad de que los Mk VII operaran en cotas elevadas, dos semanas después del Día D se decidió sustituir las puntas de las alas en pico por las redondeadas, que ofrecían más maniobrabilidad a cotas bajas. Las puntas en pico apenas fueron utilizadas después.

Peter Brothers mandó una patrulla de caza libre tipo *Rodeo* del Sqn 131 sobre el norte de Francia el 7 de agosto de 1944. Volando como su punto se encontraba el Sqn Ldr *Sammy* Sampson, un experimentado piloto que prestaba sus servicios como Oficial de Plana Mayor en el Cuartel General del Grupo 10 entre periodo de servicio y periodo de servicio. Se enfrentaron a seis Fw 190 y comenzaron una persecución a bajo nivel. Brothers describe el desigual combate que se entabló:

Un Mk VII Spitfire del Sqn 131 fotografiado en agosto de 1944. Este avión se había despojado de su diseño gris completo para cotas altas en favor del camuflaje de caza para días normales, aunque todavía lleva las franjas de la invasión en las superficies inferiores. También se le han retirado las características puntas de las alas en pico de los Mk VII, que se han sustituido por puntas redondeadas en su lugar. El Sqn 616 utilizó los Mk VII junto con el Sqn 131 desde Culmhead; la otra unidad dentro de esta Ala era el Sqn 41 equipado con los Mk XII.



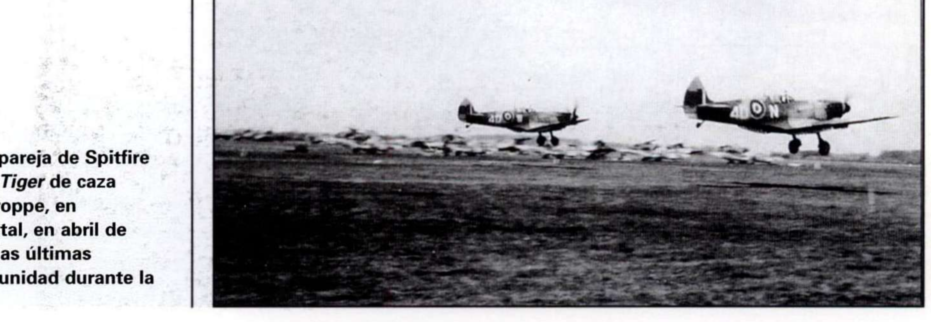


Los Spitfire Mk XVIE del Sqn 443 *Hornet* fotografiados sobre su base en Schneverdingen, en Alemania, en abril de 1945; las letras del código de esta unidad eran 2I. Esta versión del Spitfire volaba por lo general con las alas recortadas pero, como se puede apreciar en esta instantánea, algunos aviones fueron adaptados con puntas de alas normales. El Sqn 443, uno de los últimos escuadrones de la RCAF en llegar a Europa, realizó sus primeras salidas ofensivas como parte del Ala 144 justo antes del Día D. Equipado con los Mk IX desde marzo de 1944, y después con los Mk XVIE desde enero de 1945, esta unidad logró 36 victorias durante su avance a través de la Europa ocupada.

"Hubo un largo trayecto para alcanzarlos y durante la persecución me di cuenta de que el piloto del avión que había seleccionado no tenía ni idea. Todo lo que hizo para librarse de mí fue suaves virajes a izquierda y derecha, que le ralentizaron un tanto, lo cual me permitió alcanzarlo incluso más deprisa... Después de una frenética persecución a unos 250 pies del suelo, finalmente *Sammy* y yo llegamos a la distancia de tiro de nuestros respectivos blancos y les lanzamos rápidas ráfagas de cañón, que les machacaron a ambos. Uno de mis proyectiles entró directamente en la cabina del Fw 190, matando sin duda alguna a su ocupante de forma instantánea. Era realmente horroroso, por eso yo siempre prefería destrozar parte del ala o incendiar el motor, lo que le daba al piloto una posibilidad interesante de saltar en paracaídas o realizar un aterrizaje forzoso. Esta acción me dejó un regusto amargo en la boca".

"Con frecuencia nos encontrábamos con aviones enemigos en nuestras misiones a gran distancia y, en ocasiones, nos lanzábamos contra ellos en sus campos de aviación de origen. En un ataque especialmente eficaz en agosto de 1944 atacamos los campos de aviación de Le Valle y Le Mans y sorprendimos completamente a la primera de estas bases, alcanzando a muchos Fw 190 sobre el terreno. En el momento en que nos acercamos al segundo de los campos de aviación (desde Le Valle habían informado por radio a los interesados de nuestra inminente visita), la mayoría de los cazas de la base se encontraban en el proceso de despegar cuando llegamos rugiendo a baja altura por encima de ellos. Yo reclamé un Fw 190 al despegar, lo cual fue realmente bastante injusto ya que aquel muchacho apenas había guardado las ruedas cuando le derribé. De hecho, infligimos tantos daños en aquella salida que el Ala recibió una carta de felicitación del Jefe Supremo.

También realizamos misiones de escolta de bombarderos diurnos con nuestros Spitfire para grandes distancias, y las salidas de tres horas y media fueron bastante habituales. Con bastante frecuencia, lo peor a lo que nos enfrentábamos en estas salidas de resistencia era el bote neumático sobre el que nos sentábamos, que se hacía extremadamente incómodo después de un rato. En una incursión, en la que teníamos bajo nuestra protección a 250 Lancaster, recuerdo que mi punto y yo nos habíamos colocado en la misma cola de la formación. El resto de mis escuadrones estaban divididos por parejas a ambos lados de la estela de los bombarderos desde la parte media hacia atrás, mientras que el Wg Cdr *Birdy* Bird-Wilson tenía su Ala de Harrowbeer distribuida por la mitad delantera de la formación. Simplemente para recalcar lo grande que era físicamente nuestra misión, mientras hablaba con *Birdy* por el transmisor/receptor él pasaba sobre las Islas del Canal y yo acababa de salir de la periferia de Burdeos con la parte final de la columna".



Sin bombas, una pareja de Spitfire Mk XVIE del Sqn *Tiger* de caza regresa a B105/Droppe, en Alemania occidental, en abril de 1945 tras una de las últimas misiones de esta unidad durante la guerra.

Poco después, el Sqn 616 se reequipó con los cazas a propulsión Meteor y, a continuación, el Sqn 124 se reequipó con los Mk IX. Esto dejó al Sqn 131 como la única unidad equipada con los Mk VII, que siguió con el mismo tipo de operaciones que antes.

Con una capacidad interna para combustible de 586 litros, casi la mitad que los Mk IX por aquel entonces en servicio, los Mk VII se utilizaban a veces como escoltas de bombarderos. El 11 de agosto, el Sqn 131 realizó su operación con mayor radio de acción de este tipo cuando escoltó a los Lancaster que lanzaron un ataque diurno contra los amarraderos de los submarinos en La Pallice. El viaje de ida y vuelta de 1.104 kilómetros duró 3 horas y 50 minutos. Esto estaba cerca del máximo radio de acción de los Mk VII, lo cual implicaba que había poco combustible sobrante para enfrentarse en combate si los cazas enemigos atacaban a los bombarderos. Las escoltas a alto nivel volaron con el mando de gases hacia atrás para mantenerse por encima de sus protegidos, con la esperanza de que su presencia disuadiera a los cazas enemigos de interferir. Afortunadamente para los pilotos de los Mk VII la estratagema fue un éxito en esta ocasión.

Los Mk VII dejaron de estar en servicio en enero de 1945 sin haber tenido la oportunidad de demostrar su capacidad como interceptadores de gran altitud.

El Mk XVI en Servicio

El Mk XVI era una plataforma Mk IX adaptada con el motor Merlin 266, un Merlin 66 fabricado bajo licencia por Packard en EE UU. Aparte del motor, los Mk LF IX y XVI eran prácticamente idénticos y había pocas diferencias de funcionamiento. Sin embargo, el motor Packard se fabricó con las medidas estadounidenses, lo cual le convirtió en lo suficientemente diferente de su compañero de Rolls-Royce como para precisar herramientas de mantenimiento y piezas de repuesto propias.

Para evitar confusiones entre las dos versiones, se decidió asignar un nuevo número de marca a la versión de Packard que, consiguientemente, se convirtió en el Mk XVI. A la mayoría de los Mk XVI se les adaptaron las alas y el armamento Modelo *E*, y los aviones de la última época de fabricación dispusieron de la característica cúpula en forma de burbuja y del fuselaje trasero recortado, inspirados en los P-51D, que por fin mejoraron la visión del piloto en su muy importante mitad posterior.

Los Mk XVI comenzaron a salir de la cadena de montaje de Castle Bromwich en cantidades importantes en octubre de 1944. A comienzos de diciembre, el Sqn 403 con base en Evere, cerca de Bruselas, fue la primera unidad en intercambiar sus Mk IX por los Mk XVI. Enseguida le siguieron otras unidades de Mk IX de la 2ª Fuerza Aerotáctica, y en el momento en que finalizó la guerra en Europa un total de 19 unidades se habían reequipado con este modelo.

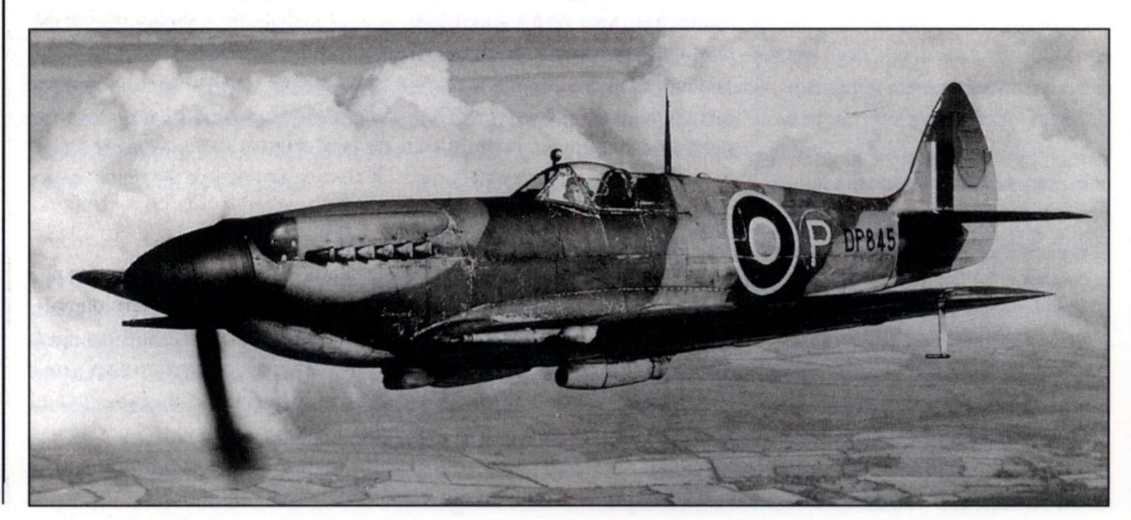
Debido a la necesidad de herramientas de mantenimiento y de piezas de repuesto propias para los motores Packard, los escuadrones hicieron rápidamente el cambio de los Mk IX a los Mk XVI y resultó raro que alguno de ellos utilizara ambos modelos de forma simultánea. En esta fase de la guerra los Mk XIV con motor Griffon se habían convertido en el principal modelo de superioridad aérea entre los Spitfire que operaban sobre el noroeste de Europa. Como resultado, los Mk XVI llevaron a cabo sobre todo la función extremadamente peligrosa de cazabombarderos durante los últimos meses del conflicto en Europa.

APARECE EL *SPITFIRE* CON MOTOR GRIFFON

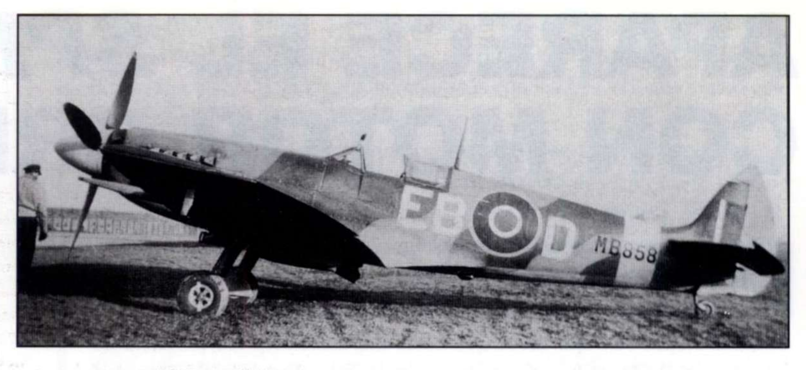
Poco antes del estallido de la guerra, los ingenieros de Rolls-Royce comenzaron a trabajar en un modelo completamente nuevo de motor aéreo denominado Griffon, que se basaba en el motor *sprint R* de Rolls-Royce de 36,75 litros que había impulsado los hidroaviones de carreras del Trofeo Schneider de Supermarine una década antes. Con una capacidad cúbica un tercio superior a la del Merlin, el Griffon II con sobrealimentadores de una única fase desarrollaba 1.735 CV en el despegue. Haciendo atrevidos juegos malabares con los elementos auxiliares, los diseñadores lograron reducir la zona frontal del nuevo motor en un 6 %, su longitud en 7 cm y su peso en 273 kilogramos con respecto a las cifras equivalentes del Merlin. Inmediatamente, resultó evidente que se podría modificar el Spitfire para recibir este motor más poderoso, y el caza prototipo con motor Griffon, denominado como Mk IV, voló por vez primera en noviembre de 1941. Poco después, hubo un intento de racionalizar la creciente profusión de números de marca del caza y el Spitfire con el Griffon fue redenominado como el Mk XX. A continuación, en abril de 1942, se cambió nuevamente la denominación del prototipo con motor Griffon, convirtiéndose en el Mk XII.

Con los 1.735 CV proporcionados por el motor Griffon II gracias a su sobrealimentador de dos velocidades y una fase, el nuevo modelo podía alcanzar una velocidad máxima de 595 km/h a 5.700 pies, una cifra que llegaba a 635 km/h a 18.000 pies. Cuando el Spitfire con el Griffon pasaba sus últimas pruebas de vuelo, los cazabombarderos Messerschmitt Bf 109 y Focke-Wulf Fw 190 organizaban cada vez más ataques de *lanzar y escapar* contra blancos en la costa inglesa. Los incursores llegaban a poca altura para evitar la detección del radar y dejaban poco tiempo a los defensores para reaccionar, de forma que en el momento en que llegaban los cazas de la RAF a la zona del blanco normalmente los atacantes ya habían desaparecido.

Aquí puede verse el DP845, prototipo de Spitfire con motor Griffon, durante uno de los primeros vuelos de prueba en la primavera de 1942. Este aparato, una de las dos células aéreas del Mk IIA básico fabricadas en 1941 especialmente para Rolls-Royce, se reforzó estructuralmente para soportar las mayores fuerzas de torsión asociadas a la planta motriz Griffon. Este avión, llamado consecutivamente Mk IV, Mk XX y por último Mk XII, se modificó finalmente hasta conseguir una configuración de producción estándar y disponía de alas escalonadas y armamento cañón. Esta versión fue la única de la familia Spitfire en montar un motor sobrealimentado Griffon de una etapa, de ahí el radiador circular de aceite bajo el ala izquierda de este caza.



Para contrarrestar esta nueva amenaza la RAF realizó una petición de un caza mejorado para funciones de interceptación a baja altura. Se eligió el Spitfire Mk XII y Supermarine recibió un pedido para fabricar 100 aviones. Al igual que en el caso del Mk IX, los Mk XII de la primera fase de fabricación fueron esencialmente Mk V con las mínimas modificaciones necesarias para permitirles recibir este motor más potente. Los últimos grupos fueron Mk VIII modificados para llevar el Griffon. Toda la producción de Mk XII tenía las alas recortadas para conseguir una mayor velocidad en cotas bajas y una mayor velocidad de viraje a todas las altitudes. Comparado con el Mk IX, el Mk XII era 22 km/h más rápido a 10.000 pies; sin embargo, según aumentaba la altitud por encima de los 20.000 pies, el Mk XII era progresivamente más lento que el Mk IX.



El Spitfire Mk XII MB858 del Sqn 41 con base en Westhamphett a finales de 1943. Este avión, que formó parte del segundo grupo de la producción de Mk XII fabricado por Vickers-Armstrongs para un pedido encargado en mayo de 1942, voló por vez primera en julio de 1943 y fue enviado al Sqn 41 dos meses más tarde.

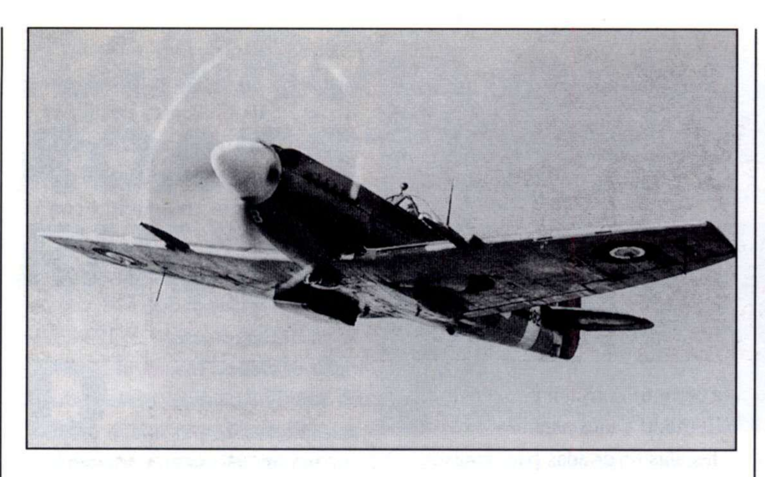
El Mk XII en Servicio

En febrero de 1943 el Sqn 41 se trasladó a High Ercal, en Shropshire, para intercambiar sus Spitfire V por los Mk XII. En lo que concernía a los pilotos, la principal diferencia en el manejo de los Spitfire con motor Griffon fue que el motor de estos últimos giraba en la dirección contraria a los Merlin. De esta forma, en lugar de la tendencia a girar hacia la izquierda en el despegue, el nuevo modelo tenía una tendencia bastante más fuerte de guiñada hacia la derecha. Siempre que los pilotos fueran conscientes de esta diferencia y aplicaran la suficiente compensación en el timón para contrarrestar la guiñada antes de que ésta comenzara, el despegue era normal. El Sqn Ldr Tom Neil, jefe de la unidad, comentó posteriormente:

"Como se sabía de forma confidencial que el Mark XII era más rápido que el Typhoon, se le consideró algo así como un avión temperamental y en las bases establecidas por el extranjero se respiraba un penoso ambiente de suficiencia. Sin embargo, nuestro ego colectivo sufrió un estremecimiento total cuando nos entregaron el primer XII por medio de una bonita chica joven de mofletes sonrosados, con un uniforme de los Auxiliares de Transporte Aéreo, que llegó rodando por la pista haciendo alardes y que se bajó como si hubiera conducido algo tan horrible como un Tiger Moth. El resto, todos entregados por el bello sexo, llegó de uno en uno o de dos en dos hasta que tuvimos la dotación completa de 18".

El Sqn 41 estuvo operativo en abril de 1943 y se trasladó a Hawkinge, cerca de Folkestone. Esta unidad realizó patrullas permanentes intentando interceptar a los cazabombarderos enemigos que atacaban los blancos en la costa, pero inicialmente estas operaciones defensivas no tuvieron éxito. El Spitfire Mk XII disparó por primera vez, con furia, sus cañones el día 17 de aquel mes, cuando el Flg Off C. Birbeck atacó una patrullera enemiga. Posteriormente, aquel mismo día, el Flt Lt R. Hogarth derribó un Junkers Ju 88 cerca de Calais.

En abril, la segunda, y última unidad, que recibió el nuevo modelo, el Sqn 91, comenzó su actualización. Mandado por el as de caza Sqn Ldr Raymond Harries, este escuadrón se unió a su unidad gemela en Hawkinge en



Un Mk XII de la última fase de producción, el MB882, aparece aquí pilotado por el Flt Lt Donald Smith del Sqn 41 desde Friston en abril de 1944; este avión lleva las letras de identificación EB-B. Smith, nacido en el sur de Australia e instruido para el vuelo por la RAAF (Real Fuerza Aérea de Australia), entró en combate en Malta con el Sqn 126 con los Spitfire Mk VC en 1942, pasó un periodo con el Sqn 41 como jefe de escuadrilla con los Mk XII y finalizó al mando del Sqn 453, RAAF, con los Spitfire Mk IX sobre las playas del Día D. Su registro de victorias totalizó finalmente cinco aviones derribados, un derribo compartido, dos derribos probables y dos dañados.

mayo y comenzó las operaciones. La nueva unidad fue la primera en demostrar la efectividad del Mk XII en la función de interceptación a baja altura cuando, en la tarde del 25 de mayo, seis de sus pilotos se enfrentaron a una fuerza de cazabombarderos enemigos Fw 190 que atacaban Folkestone. En el subsiguiente combate que se entabló los Spitfire reclamaron seis aviones enemigos derribados, dos de los cuales cayeron ante los cañones de Harries.

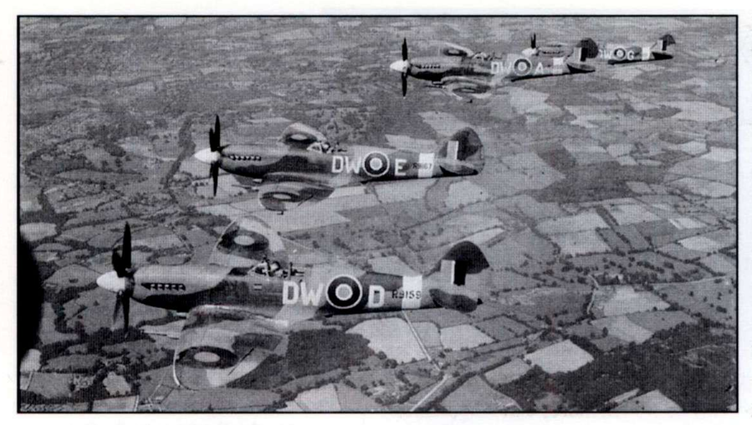
Aunque el Spitfire Mk XII era más rápido que sus adversarios en cotas bajas y medias, cuando participaba en patrullas de caza libre ofensivas sus pilotos tenían dificultades para aprovechar su ventaja porque los pilotos alemanes mostraban un comprensible rechazo a entrar en combate con los Spitfire de cualquier tipo por debajo de los 20.000 pies.

En agosto, Raymond Harries fue ascendido a Wing Commander y nombrado jefe del ala compuesta por los dos escuadrones de Mk XII. En aquel momento, su total de victorias confirmadas se situaba en 10 3/4, de las que 5 3/4 habían sido pilotando los Spitfire con motor Griffon. El Sqn Ldr Norman Kynaston sustituyó a Harries como jefe del Sqn 91 y, consiguientemente, disfrutó de éxitos similares con los Mk XII, especialmente contra la amenaza de las V1, a mediados de 1944.

El Ala de Mk XII realizó su operación con más éxito el 20 de octubre de 1943 cuando los dos escuadrones organizaron una patrulla de caza libre sobre el norte de Francia. Cerca de Ruán unos 25 Bf 109G y Fw 190 se lanzaron en picado desde el sol sobre los Spitfire. Sin embargo, los pilotos de la RAF viraron para enfrentarse a sus atacantes directamente y por una vez los alemanes se mantuvieron en el combate. En el tumulto que siguió los pilotos de los Mk XII reclamaron el derribo de ocho cazas enemigos, sin bajas por su parte.

El Mk XIV en Servicio

Como se ha señalado anteriormente, el Mk XII era esencialmente un Mk V o un Mk VIII con las mínimas modificaciones necesarias para permitirle llevar la primera versión del motor Griffon con el sobrealimentador de una única fase. La versión definitiva del Spitfire con motor Griffon, con un sobrealimentador de dos fases y las alas reforzadas y rediseñadas, fue el Mk 21, pero este modelo no estuvo en servicio hasta que la guerra en Europa casi hubo terminado. El Mk XIV entró en producción como sustituto ya que era esencialmente un Mk VIII adaptado con el motor Griffon



La más popular de todas las unidades de Spitfire Mk XIV fue el Sqn 610 *County of Chester*, que recibió el envío de sus primeros aviones con motor Griffon el 6 de enero de 1944. Durante las semanas después de la llegada de los Spitfire a Exeter la prensa de la época realizó una amplia cobertura y tomó una serie de instantáneas aéreas. Esta unidad, que inicialmente formó parte del Ala de Culmhead, se trasladó al este a West Malling a mediados de junio para ayudar a combatir la amenaza de las V1; reclamó 50 *Diver* derribadas.

65, que disponía de un sobrealimentador de dos fases que desarrollaba 1.540 CV en el despegue y 2.035 CV a 7.000 pies. El nuevo modelo ofrecía una considerable mejora de potencia comparado con el Mk IX.

El primer escuadrón que recibió los Mk XIV fue el Sqn 610, con base en Exeter, en enero de 1944. Durante el mes de marzo, el Sqn 91 y el Sqn 322 también comenzaron a actualizarse con el nuevo modelo. Las tres unidades estuvieron completamente operativas en junio, cuando comenzaron los ataques de las bombas volantes V1 contra Londres.

Al igual que en el caso del Mk XII, el motor Griffon adaptado al Spitfire Mk XIV giraba en dirección contraria a la de los Spitfire con motor Merlin. Se suponía que todos los pilotos habían sido informados sobre esta diferencia antes de su primer vuelo, pero algunas veces el sistema se venía abajo. El as de caza Wg Cdr Robert Oxspring, al mando del Ala de Manston en 1944, informó al autor sobre uno de estos casos:

"Teníamos un piloto australiano en Manston que había sido derribado en Francia y que después de muchas aventuras había conseguido regresar a través de España. No le importó informar a las autoridades y simplemente se presentó en el escuadrón, así que le permitimos volar de nuevo. Mientras tanto, habíamos cambiado los Spitfire IX por los Mark XIV y éstos no sólo tenían un par de motor mucho mayor sino que la hélice giraba en la dirección contraria. Bien, se puede imaginar los problemas".

"Este piloto ajustó el compensador del timón en la dirección contraria y abrió el mando de gases. Cuando la hélice de cinco palas se aceleró, el avión se giró fuertemente y fue botando por la hierba trazando una curva. Cuando finalmente despegó estaba a unos 90º de la pista y por poco no chocó contra la hilera de hangares. Se llevó un susto de muerte. Al final logró aterrizar con el Spitfire correctamente, pero se quedó abatido más o menos toda la semana".

En septiembre de 1944, las fuerzas terrestres aliadas invadieron los últimos emplazamientos de lanzamiento de las V1 en la zona de Pas de Calais y la fase inicial de los bombardeos llegó a su fin. Esto liberó a los tres escuadrones de Mk XIV para trasladarse a Bélgica, donde pronto se les unieron cuatro más que se habían reequipado con este modelo, los Sqns 41, 130, 350 y 403. Desde entonces hasta el final de la guerra, los Mk XIV fueron los principales cazas de superioridad aérea que utilizó la 2ª Fuerza Aerotáctica en el norte de Europa. Posteriormente, a las diferentes versiones de la producción se les adaptaron el armamento con cañones de 20 mm, las alas modelo *E* y la cúpula en forma de burbuja para una mejor visibilidad.

También apareció en otoño de 1944 un modelo de caza de reconocimiento, el FR XIV. Llevaba una única cámara oblicua F.24 en la parte trasera del fuselaje, que podía enfocar bien a izquierda o a derecha, y un depósito auxiliar en la parte trasera del fuselaje que contenía 150 litros de combustible. El Sqn 2 y el Sqn 430 se reequiparon con este modelo en noviembre de 1944.

RAMROD, RODEO, ROADSTEAD, RHUBARB Y CIRCUS

Desde comienzos de 1941 el Mando de Caza de la RAF y posteriormente la 2ª Fuerza Aerotáctica realizaron operaciones aéreas ofensivas sobre Europa occidental con los nombres clave siguientes:

Ramrod: Ataque de bombarderos (o cazabombarderos) escoltados por cazas. El fin principal de estas operaciones era la destrucción del objetivo, y la función principal de los cazas era la protección de los bombarderos frente a los ataques de los cazas enemigos.

Rodeo: Patrulla de caza libre sobre territorio enemigo sin bombarderos.

Roadstead: Ataque contra buques enemigos en el mar por parte de bombarderos (o cazabombarderos) escoltados por cazas.

Rhubarb: Ataque a pequeña escala de cazas utilizando la cobertura de las nubes y la sorpresa, con el objetivo de derribar aviones enemigos en el aire o atacar blancos terrestres.

Circus: Ataque de una pequeña fuerza de bombarderos con una potente escolta de cazas, concebido para atraer a los cazas enemigos al aire y así poder atacarlos con los cazas de la RAF. Los objetivos principales de estas operaciones eran el derribo de los cazas enemigos y la protección de los bombarderos del ataque de aquellos.

Durante 1941 y 1942 la RAF sólo había dispuesto de un pequeño número de bombarderos medios y ligeros adecuados para las operaciones diurnas. Inicialmente, las operaciones *Circus* (ataques de nueve o doce bombarderos Blenheim con una fuerte escolta de cazas) fueron el principal tipo de operación realizada por los escuadrones de caza diurnos del Mando de Caza.

Sin embargo, en el verano de 1943 se trasladó la atención a los tipos de operaciones *Ramrod* y *Rodeo*. Por aquel entonces, la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de EE UU había establecido un gran contingente de unidades de bombarderos medios y pesados en Inglaterra, y el Grupo 2 del Mando de Bombarderos disponía de varios escuadrones de Mitchell y Boston. Con una potente escolta de Spitfire, estos bombarderos lanzaron ataques destructivos de día contra blancos en la Europa ocupada. En otras ocasiones, los cazas realizaban misiones de caza libre sobre territorio enemigo para reforzar la superioridad aérea en la zona. Desde entonces las operaciones *Circus* y *Rhubarb* fueron relativamente poco utilizadas, y a las *Roadstead* les pasó lo mismo ya que el Mando de Costa asumió la misión de organizar los ataques contra el tráfico marítimo.

Para demostrar lo elaboradas que llegaron a ser las operaciones *Ramrod* en el verano de 1943 vamos a examinar una de éstas con cierto detalle. La *Ramrod* S.36 tuvo lugar en la tarde del 6 de septiembre y consistió en ataques simultáneos contra tres zonas de clasificación de trenes en el norte de Francia.

El Sqn Ldr John Plagis, jefe del Sqn 126 *Persian Gulf* desde junio hasta diciembre de 1944, presenta a una anónima dama de la alta sociedad a los miembros de su unidad en Bradwell Bay en septiembre de 1944. Los Mk IX Spitfire del fondo se encontraban entre los seis aviones adquiridos por el Fondo de Spitfire del Golfo Pérsico y todos ellos llevaron los nombres de los Estados de la zona. Plagis pilotó los Spitfire Mk V en Malta con los Sqns 249 y 185, antes de regresar al Reino Unido y al Sqn 64. Al final de la guerra su registro de victorias se situó en 15 aviones enemigos derribados, dos derribos compartidos, dos derribos probables compartidos, seis dañados y uno dañado compartido.



Los tres ataques tuvieron lugar en torno a las 17:30 horas. El primero, con 72 B-26 Marauder, fue contra la zona de clasificación de Serqueux. El segundo, con una fuerza parecida de Marauder, fue contra la zona de clasificación de Amiens. El tercero, con 18 Mitchell de la RAF, fue contra la zona de clasificación de Abbeville. Hasta 32 escuadrones de Spitfire proporcionaron apoyo directo a los ataques.

Además, dos escuadrones de Spitfire Mk IX proporcionaron la cobertura en la zona general, con una patrulla de caza ofensiva hasta Arras para bloquear la ruta de los cazas enemigos que salían de los campos de aviación en el noreste de Francia y en Bélgica para interceptar a los bombarderos. Cada una de las dos fuerzas de ataque de los Marauder disponía de 12 escuadrones de Spitfire asignados a su protección, divididos de la siguiente forma:

Ala de Escolta Próxima: Se componía de cinco escuadrones de Spitfire V, y su función era proteger a los bombarderos y quedarse con ellos durante toda la duración de las fases de penetración y retirada de la operación. Un escuadrón tenía que permanecer cerca de los bombarderos en todas las circunstancias. El segundo escuadrón, situado en las proximidades de los bombarderos, era libre para enfrentarse a los cazas enemigos que atacaran a los bombarderos. Otros dos escuadrones proporcionaban la cobertura superior para el Ala de escolta, aunque se les permitía descender para enfrentarse al enemigo. Un quinto escuadrón se situó a unos 1.000 pies por debajo y por detrás de la formación de bombarderos para bloquear la ruta de los cazas enemigos que intentaran lanzarse en picado por debajo de los bombarderos y atacarles en una ascensión en aproximación.

Ala de Cobertura de la Escolta: Se componía de dos escuadrones de Spitfire Mk V y tenía que proteger tanto a los bombarderos como al Ala de Escolta. Estos cazas volaban por encima de la formación y tenían más libertad de acción que el Ala de Escolta, pero aun así tenían que permanecer cerca de los bombarderos.

Ala de Cobertura Superior: Se componía de dos escuadrones de Spitfire Mk IX y su función era proteger al Ala de Cobertura de la Escolta. Estos cazas tenían más libertad de acción que las otras dos Alas y normalmente volaban por encima del Ala de Cobertura de la Escolta con los dos escuadrones inclinados hacia el sol. El escuadrón inferior era libre para enfrentarse al enemigo en cualquier momento, mientras que el escuadrón superior permanecía en posición la mayor parte del tiempo posible.

Ala de Cobertura Superior Máxima: Se componía de tres escuadrones de Spitfire Mk IX en el caso de la fuerza de ataque de Serqueux y de dos escuadrones de Mk IX y cuatro de Mk VII en el caso de la fuerza de ataque de Amiens.

La fuerza más pequeña de Mitchell de la RAF que atacó Abbeville necesitaba una escolta más pequeña que las grandes formaciones de Marauder; su Ala de Escolta Próxima se componía de sólo dos unidades de Mk V, con el Ala de Cobertura de la Escolta con la misma composición, y el Ala de Cobertura superior disponía de dos escuadrones de Mk IX.

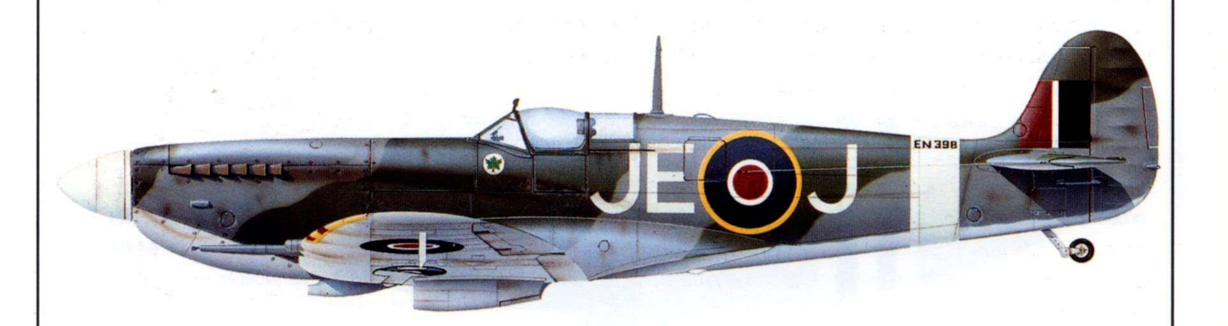
Normalmente las fuerzas de caza alemanas con base en el noroeste de Europa evitaban las batallas campales con las poderosas formaciones de ataque *Ramrod*, pero en esta ocasión los defensores reaccionaron de forma contundente. Las tres fuerzas de ataque que participaron en la *Ramrod* S.36 tuvieron que enfrentarse a los cazas alemanes.



Se puede ver al Flt Lt Stanislaw Blok del Sqn 315 *City of Debling* con su Mk IX Spitfire dañado en Northolt, tras una refriega con los Fw 190 en Francia. Su registro final se situó en cinco aviones derribados, un derribo probable y dos o tres dañados.

El F/teniente Henryk Pietrzak del escuadrón 306 *"Ciudad de Torun"*, fotografiado el 31 de diciembre de 1942 después del aterrizaje de su Spitfire Mk IX después de una misión sobre Francia durante la cual abatió un Fw 190; (se trataba de la victoria nº 500 de las unidades polacas establecidas en el Reino Unido). Al final de la guerra su cuadro de caza de elevaba a 7 aparatos destruidos en solitario y dos en colaboración, así como una bomba volante V1 destruída en colaboración.





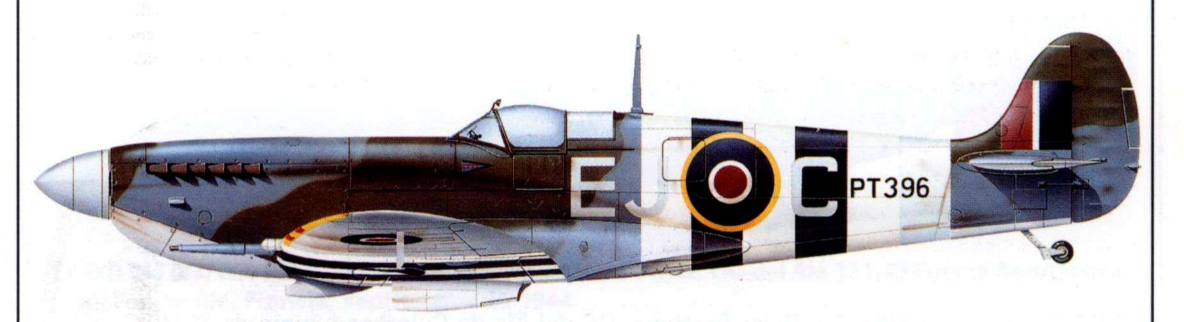
Mk IX EN398/JE-J del Wg Cdr *Johnnie* Johnson, OC del Ala de Kenley, primavera de 1943

La biografía de Johnson se relaciona en el capítulo 4. Pilotando el EN398 se le reconoció el derribo de 12 aviones, compartió el derribo de 5 más, infligió daños a 6 y compartió los daños en 1 más. El Sqn Ldr Robert McNair, OC del Sqn 421, también pilotó el EN 398 el 20 de junio de 1943 cuando derribó un Fw 190.



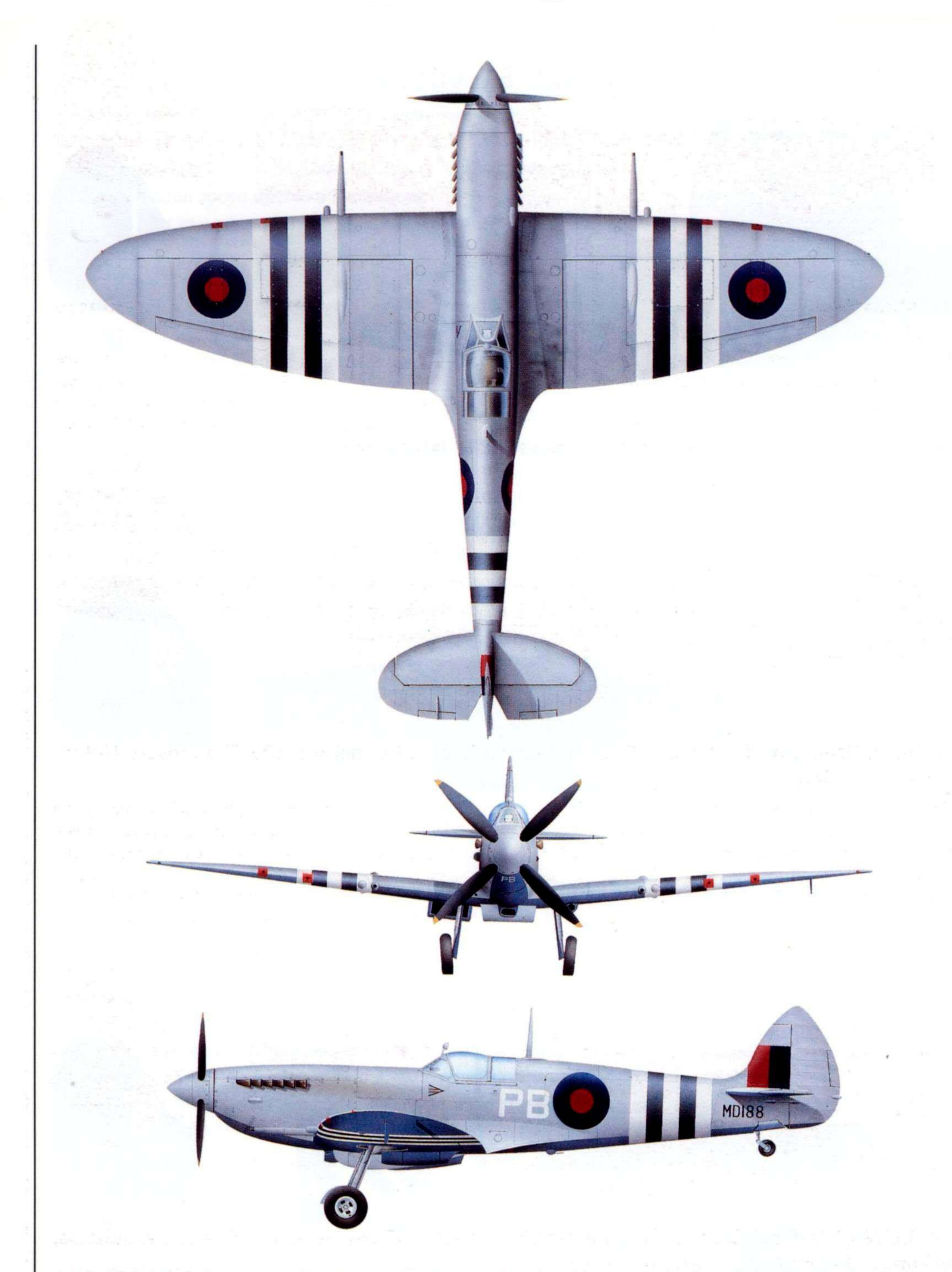
Mk XIV RM787/CG del Wg Cdr Colin Gray, OC de vuelo, Lympne, octubre de 1944

La biografía de Gray también se relaciona en el capítulo 4. Al final de la guerra su registro se situó en 27 aviones derribados (7 pilotando los Mk IX), 2 derribos compartidos, 6 derribos probables, 4 derribos probables compartidos y 12 dañados, lo que le convirtió en el mejor piloto de Nueva Zelanda.



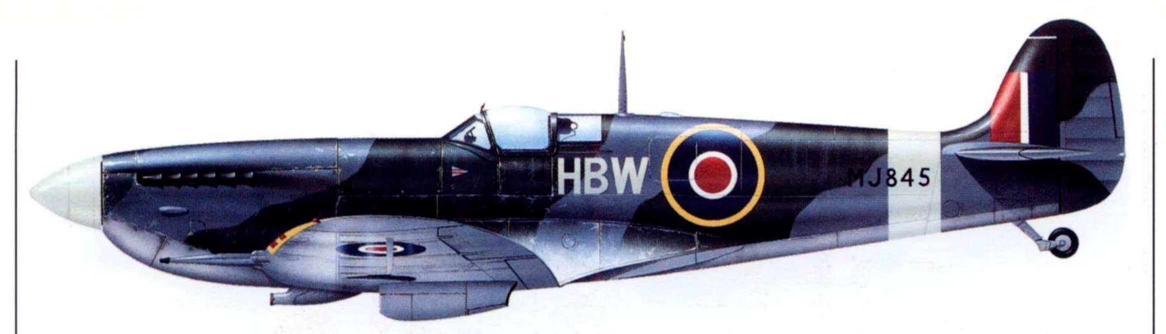
LF IX PT396/EJ-C del Wg Cdr *Jack* Charles, RCAF, OC del Ala de Tangmere, agosto de 1944

En 1944 el frente se trasladó rápidamente más allá del alcance de los Spitfire de Tangmere y Charles no logró ningún derribo pilotando el PT396. Para el Día de la Victoria en Europa su registro se había situado en 15 aviones derribados, 1 compartido, 6 derribos probables, 1 derribo probable compartido y 5 dañados; seis derribos los consiguió con los Mk IX, siendo uno de ellos la victoria número 1.000 de Biggin Hill.



F VII MD188/PB del Wg Cdr Peter Brothers, OC del Ala de Culmhead, junio de 1944

Este avión, que lleva un código de dos letras, así como el diseño reglamentario de los cazas de gran altura de la RAF de este periodo, fue uno de los últimos F VII que se fabricaron. Voló por vez primera el 21 de mayo de 1944 y fue enviado al Sqn 131 en junio, pero fue rápidamente destinado a la Escuadrilla de la Base de Culmhead, donde se hizo cargo de él Peter Brothers. Su piloto había combatido en Francia y en la Batalla de Inglaterra, y al final de la guerra se le habían reconocido 16 aviones derribados, 1 derribo probable y 3 dañados. Su último derribo lo logró el 7 de agosto de 1944 con el MD188 contra un Fw 190 sobre Francia.



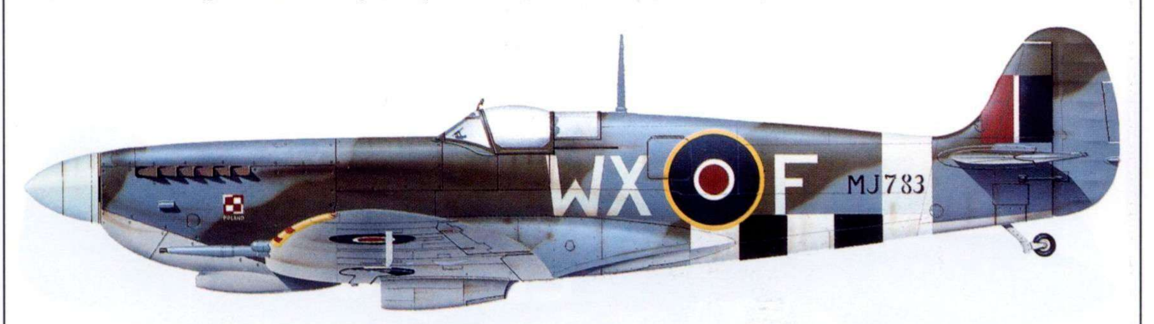
LF IX MJ845/HBW del Wg Cdr Harold Bird-Wilson, OC del Ala 122, Funtington, enero de 1944

Bird-Wilson, un aviador extremadamente competente que pilotó hasta 213 modelos diferentes de aviones durante los años que van desde el autogiro de Wallis hasta el F-15, logró la mayor parte de su registro tanto en la Batalla de Francia como en la Batalla de Inglaterra con el Sqn 17. Al final de la guerra su registro total se situó en 3 aviones derribados, 6 derribos compartidos, 3 dañados y 1 destruido sobre el terreno. El último derribo de Bird-Wilson fue un Bf 109G derribado en agosto de 1944 pilotando un Mk IX con el Ala de Harrowbeer.



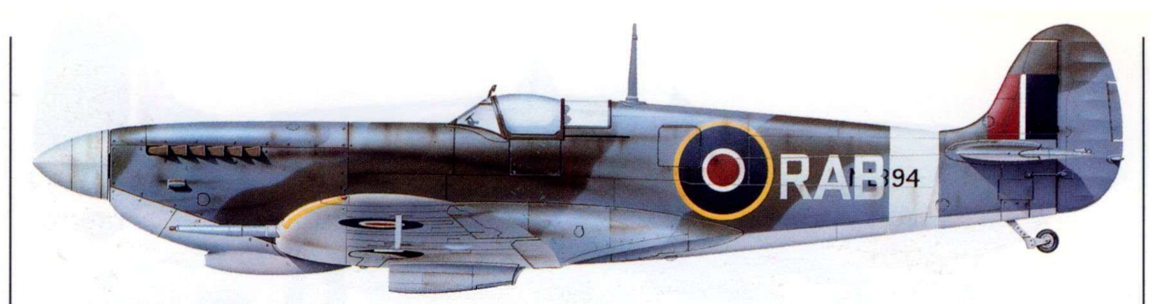
Mk XIVE RM809/GCK del Wg Cdr George Clinton Keefer, OC del Ala 125, Eindhoven, Holanda, marzo de 1945

Keefer pilotaba este aparato cuando derribó un Bf 109G cerca de Rheine el 2 de marzo de 1945, seguido de un Bf 109K del I./JG 27 17 días después. El canadiense Keefer había pilotado con anterioridad los Hurricane II en el Desierto Occidental con el Sqn 274, a continuación los Spitfire Mk V/IX en Inglaterra con el Sqn 412 y, finalmente, como jefe del Ala 126. Keefer, que asumió el mando del Ala 125 equipada con los Mk XIV en noviembre de 1944, disfrutó del éxito mandando patrullas de caza libre por Alemania en marzo y abril de 1945. Al final de la guerra su registro se situó en 12 aviones derribados, 2 derribos probables, 9 dañados y 5 destruidos sobre el terreno.



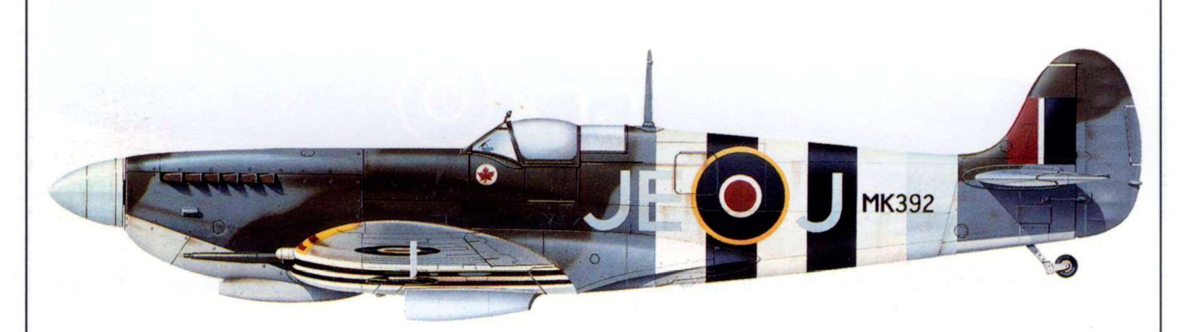
LF IXC MJ783/WX-F del Grp Capt Aleksander Gabszewicz, OC del Ala 131, 2ª Fuerza Aerotáctica, Lille/Vendeville, Francia, septiembre de 1944

Gabszewicz, que entró por vez primera en acción en Polonia con un PZL PXIc el 1 de septiembre de 1939, reclamó medio derribo de un He 111 antes de huir a Francia, donde realizó salidas de combate con un Bloch MB 152. Al acabar en la RAF aumentó de forma constante su registro con los Hurricane y, más tarde, con los Spitfire entre 1941 y 1943. Los últimos derribos de Gabszewicz los logró con los Mk IX como jefe del Ala 2 *Polaca* en 1943. Al final de la guerra su registro se situó en ocho derribos, tres compartidos, un derribo probable, un derribo probable compartido y dos dañados. Después de la guerra el MJ783 pasó a la Fuerza Aérea Belga y en la actualidad puede verse en el Museo de la Aviación de Bruselas.



LF IX ML294/RAB del Wg Cdr Rolfe Berg, OC del Ala 132, 2ª Fuerza Aerotáctica, Grimbergen, Bélgica, diciembre de 1944

El noruego Berg fue derribado por la artillería antiaérea y murió en Alemania el 3 de febrero de 1945. Su registro por entonces se encontraba en seis aviones derribados, dos derribos probables, tres dañados compartidos y seis destruidos sobre el terreno. La mayor parte del total de Berg lo reclamó mientras voló con el Sqn 331 en 1942/1943.



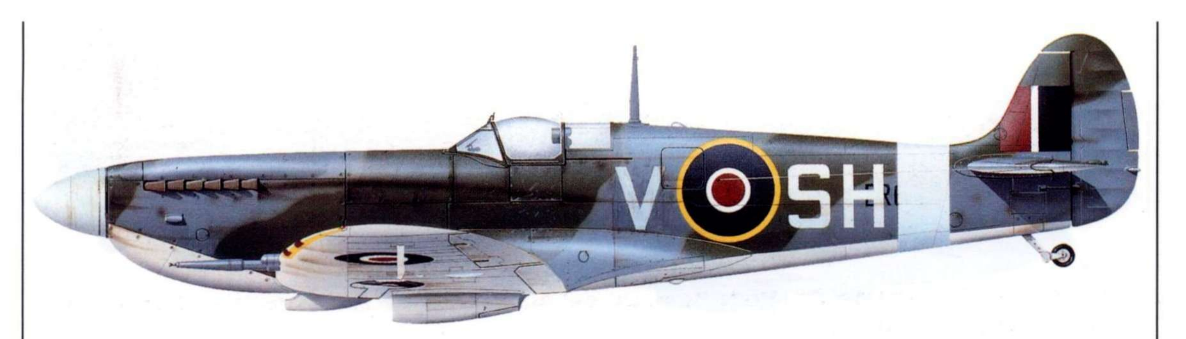
LF IX MK392 JE-J del Wg Cdr *Johnnie* Johnson, OC del Ala 144, Ford, junio de 1944

Éste era el aspecto del avión de Johnson cuando derribó un Fw 190 en Francia el 16 de junio de 1944. Pilotando el MK392 se le reconoció el derribo de 12 aviones (todos Fw 190 y Bf 109), 1 compartido sobre el terreno (Ju 88) y uno dañado. De hecho, el último derribo de la guerra de este as lo consiguió con este avión el 27 de septiembre de 1944.



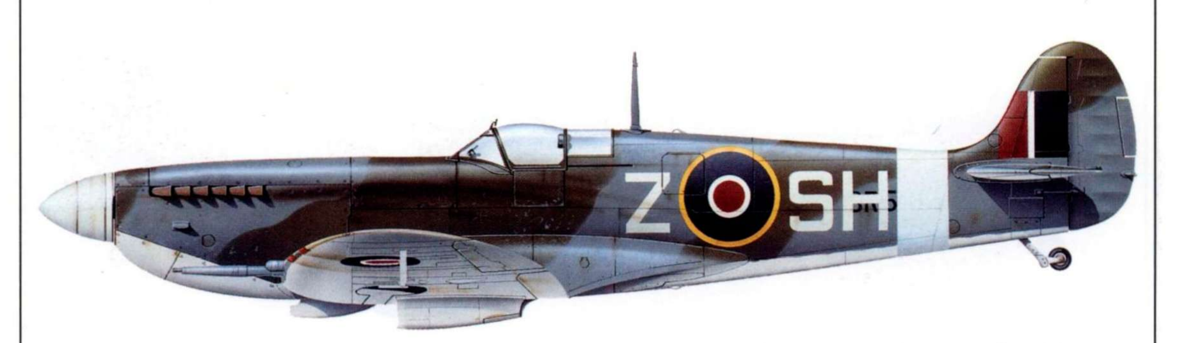
Mk XIVE MV266/EB-J del Sqn Ldr John Shepherd, OC del Sqn 41, Twente, Holanda, abril de 1945

Shepherd pilotaba el MV266 cuando logró sus últimos cuatro derribos en la primavera de 1945. Su registro final fue de ocho aviones derribados, cinco derribos compartidos, un derribo probable, un derribo probable compartido, dos dañados, dos dañados compartidos y siete V1 derribadas.



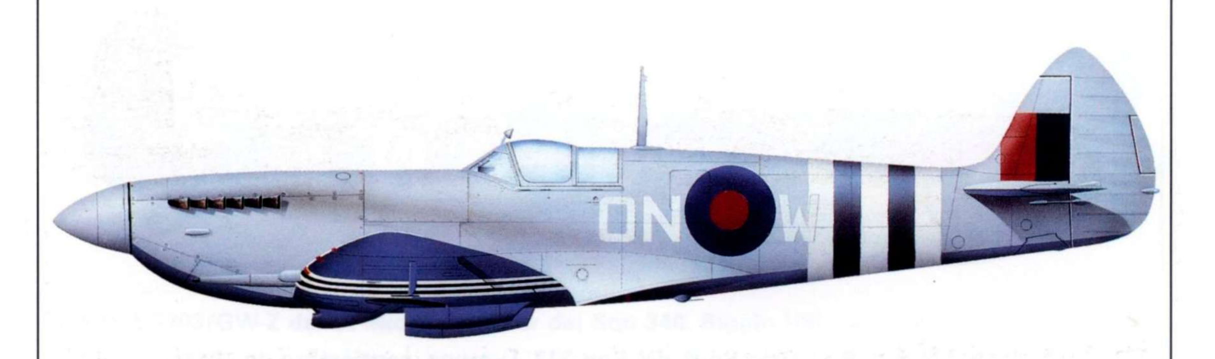
Mk IXC BR600/V-SH del Plt Off Donald Kingaby del Sqn 64, Hornchurch, julio de 1942

Kingaby pilotaba el BR600 el 30 de julio de 1942 cuando consiguió el primer derribo logrado por un Mk IX, como se detalla en el capítulo 1. Fabricado en la misma serie de producción que el BR581 (véase a continuación), el BR600 sobrevivió a muchos apuros durante los restantes años de la guerra para acabar siendo vendido como chatarra, junto con el EN398/JE-J y docenas de otros veteranos de combate, en noviembre de 1949.



Mk IXC BR581/Z-SH del Sqn Ldr Wilfred Duncan-Smith, OC del Sqn 64, Hornchurch, agosto de 1942

El BR581, uno de los primeros Mk IX entregados a la RAF, se perdió durante las operaciones de Dieppe el 19 de agosto de 1942, cuando fue derribado por el fuego de respuesta de un Do 217; Duncan-Smith ya había herido mortalmente al bombardero en aquel momento. Su piloto saltó en paracaídas y fue rescatado del mar por una lancha patrullera. Duncan-Smith consiguió tres derribos y reclamó dos derribos compartidos más con el BR581.



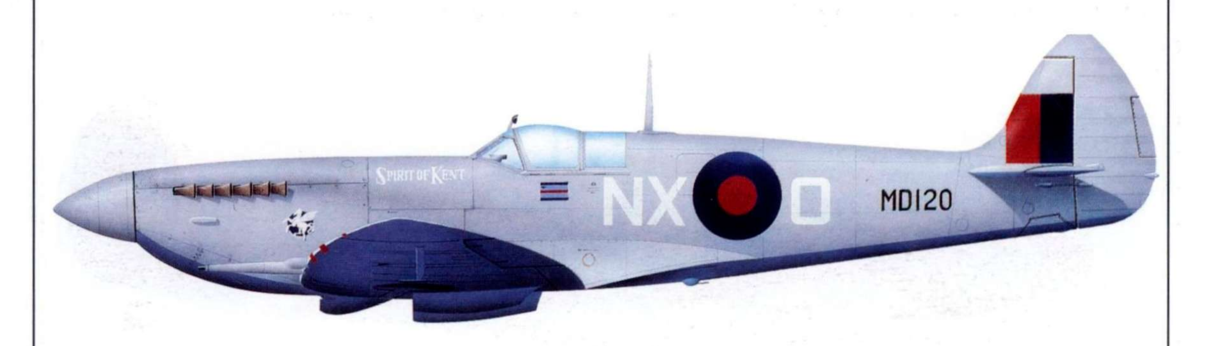
F VII MD139/ON-W del Flg Off Walter Hibbert del Sqn 124, Bradwell Bay, junio de 1944

Hibbert utilizó el MD139 cuando compartió el derribo de un Bf 109 en Francia el 12 de junio de 1944. Su registro final se situó en cuatro aviones derribados, dos derribos compartidos, dos dañados en el aire y dos más en tierra.



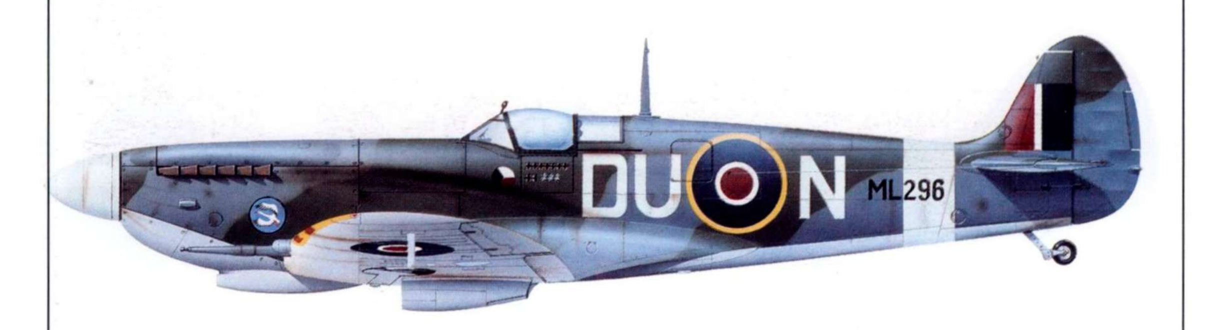
Mk IX MA621/DV-A del Flt Lt F. *Tony* Gaze del Sqn 129, Hornchurch, agosto de 1943

Gaze pilotaba este avión el 17 de agosto de 1943 cuando derribó un Fw 190 cerca de Antwerp. El MA621 fue posteriormente enviado al Sqn 332, antes de acabar en la unidad de Instrucción de Aviación en marzo de 1944, donde fue retirado del servicio tras un accidente en julio de 1945.



F VII MD120/NX-O del Sqn Ldr James O´Meara, OC del Sqn 131, Colerne, marzo de 1944

O´Meara, un piloto de la Batalla de Inglaterra, voló con los Sqns 64, 72 y 91 antes de asumir el mando del Sqn 131 en marzo de 1943; sin embargo, no consiguió anotar ningún registro con esta unidad. Su total final se situó en 11 aviones derribados, 2 derribos compartidos, 4 derribos probables, 11 dañados y 1 dañado compartido.



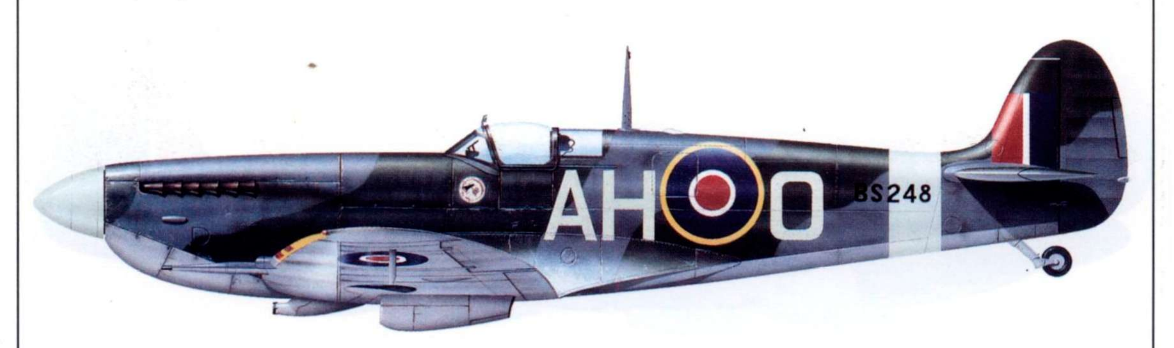
HF IX ML296/DU-N del Flt Lt Otto Smik del Sqn 312, Lympne, septiembre de 1944

Smik voló con los Sqns 122 y 222 en 1943, consiguiendo varias victorias durante este periodo. En noviembre de 1944 fue derribado por la artillería antiaérea, resultando muerto; por entonces, su registro se encontraba en 8 aviones derribados, 2 derribos compartidos, 2 derribos probables y 3 dañados, además de 3 V1 derribadas.



Mk IX BS167/FN-D del Flt Lt Ragnar Dogger del Sqn 331, North Weald, julio de 1943

Dogger pilotaba el BS167 cuando dañó un Bf 109 en Francia el 1 de julio de 1943. Este noruego pasó la totalidad de su carrera operativa con esta unidad, pilotando los Mk IX y IXB. En mayo de 1945 el registro de Dogger se situó en 6 aviones derribados y 1 dañado. El BS167 prestó sus servicios posteriormente en el Sqn 229 y se perdió mientras volaba con esta unidad, el 11 de junio de 1944, en una patrulla de caza libre sobre Normandía.



Mk IXC BS248/AH-0 del Sgt Ola Aanjesen del Sqn 332, North Weald, verano de 1943

Aanjesen, que ascendió a oficial en 1943, llegó al mando del Sqn 332 en abril de 1945. Al final de la guerra su registro se situó en 5 aviones derribados, 1 derribo compartido, 1 dañado, 1 V1 derribada y 1 destruido compartido sobre el terreno, todos con los Mk IX. El distintivo de la unidad aparece por debajo de la cabina de este avión.



Mk IX BS393/GW-Z del Lt Michel Boudier del Sqn 340, Biggin Hill, octubre de 1942

Boudier pilotaba este avión cuando dañó un Fw 190 sobre el Canal de la Mancha el 27 de octubre de 1942; derribó otro Fw 190 con el BS393 dos meses más tarde. Posteriormente durante la guerra este francés voló con el Sqn 341, con el que fue derribado y herido el Día D en Normandía. A pesar de sus decididos esfuerzos por evitar ser capturado, fue hecho prisionero de guerra tres semanas después. En aquel momento su registro se situaba en 8 aviones derribados y 7 dañados.



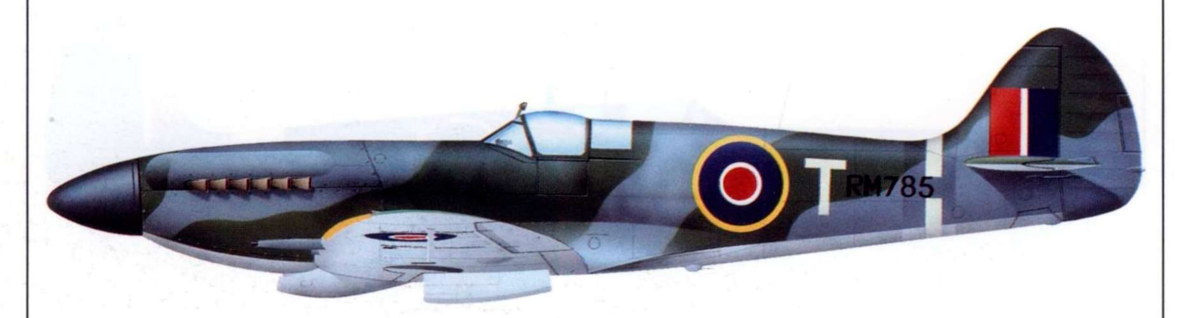
Mk IX BS538/NL-B del Sgt Pierre Clostermann del Sqn 341, Biggin Hill, junio de 1943

Este francés pilotaba este Mk V reconvertido cuando dañó un Bf 109 en Francia el 17 de junio de 1943, abriendo de esta forma su registro. Su reclamación de 33 derribos es rechazada por los historiadores que han estudiado los archivos oficiales. Algunos registros en los que reclamó derribos compartidos fueron logrados por otros miembros de su unidad ya que Clostermann, aunque estaba en la zona, no disparó sus armas. Según las cifras más fiables su registro fue de 11 derribos (además de posiblemente otros 7), con 2 derribos probables (además de posiblemente otros 3), 9 dañados y 2 destruidos sobre el terreno.



Mk XIVE SM825/MN-M del Sqn Ldr Harold Walmsley, OC del Sqn 350, Celle, Alemania, abril de 1945

Tanto el 24 como el 25 de abril de 1945 Walmsley derribó varios Fw 190 con el SM825 en Alemania. Al final de la guerra su registro final se situó en 11 aviones derribados, 1 derribo compartido, 1 derribo probable, 4 dañados y 2 destruidos sobre el terreno.



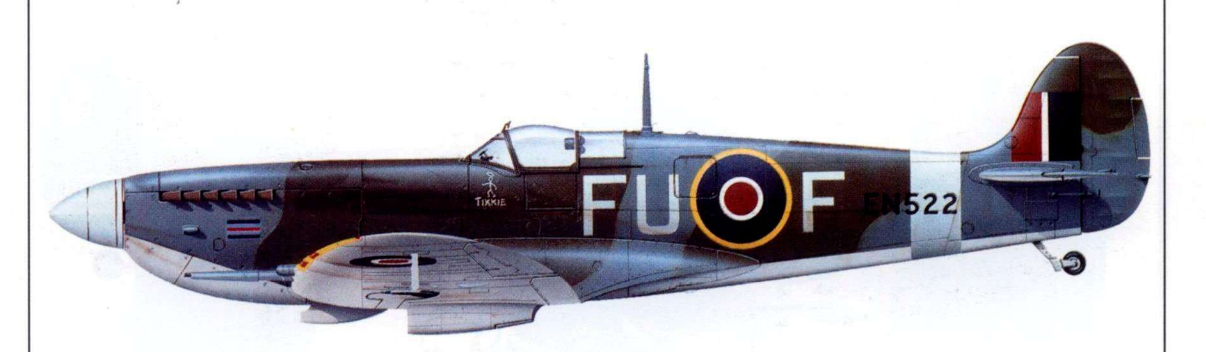
FR XIVE RM785/T del Sqn Ldr William Klersy, OC del Sqn 401, Wunstorf, Alemania, mayo de 1945

El RM785 fue un modelo de caza de reconocimiento con una cámara oblicua instalada para tomar imágenes laterales desde la parte derecha del fuselaje. Klersy, uno de los pilotos con más victorias de la RCAF y también de la 2ª Fuerza Aerotáctica durante el periodo del Día D hasta el final de la guerra, murió en un accidente de vuelo con el RM785 poco después del día de la victoria en Europa. Por entonces, su registro se situaba en 14 aviones derribados en el aire, 2 destruidos sobre el terreno, 1 derribo compartido y 3 dañados, todos ellos con los Mk IX.



LF IXE RR201/DB-A del Flt Lt *Dick* Audet del Sqn 411, Heesch, Holanda, diciembre de 1944

Éste fue el LF IXE que pilotó Audet durante la notable salida del 29 de diciembre de 1945. El 31 de enero ya había doblado su registro, pero murió el 3 de marzo de 1945 cuando fue derribado por la artillería antiaérea después de atacar un apartadero ferroviario. Su registro final fue de 10 aviones derribados, 1 derribo compartido, 1 dañado y 1 destruido sobre el terreno.



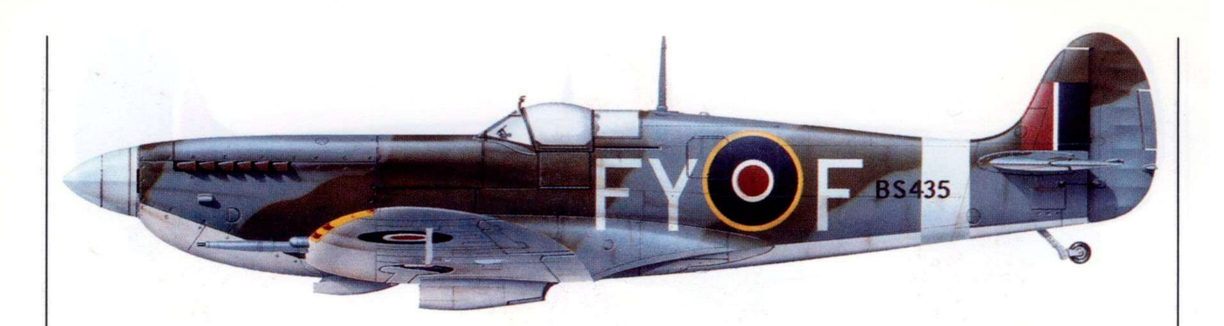
Mk IX EN522/FU-F del Sqn Ldr John Ratten, OC del Sqn 453, Hornchurch, abril de 1943

El 8 de abril de 1943 Ratten dañó un Fw 190 en Francia con el EN522. Tras su ascenso, este australiano siguió pilotando este avión con los mismos distintivos, pero con un gallardete de Wing Commander en el fuselaje. Muerto en combate en febrero de 1945, su registro final se situó en 2 aviones derribados, 2 derribos compartidos, 1 derribo probable y 2 dañados. El EN522 comenzó su vida como Mk V y fue reconvertido como Mk IX reglamentario por Rolls-Royce; por eso lleva este camuflaje no reglamentario en el morro.



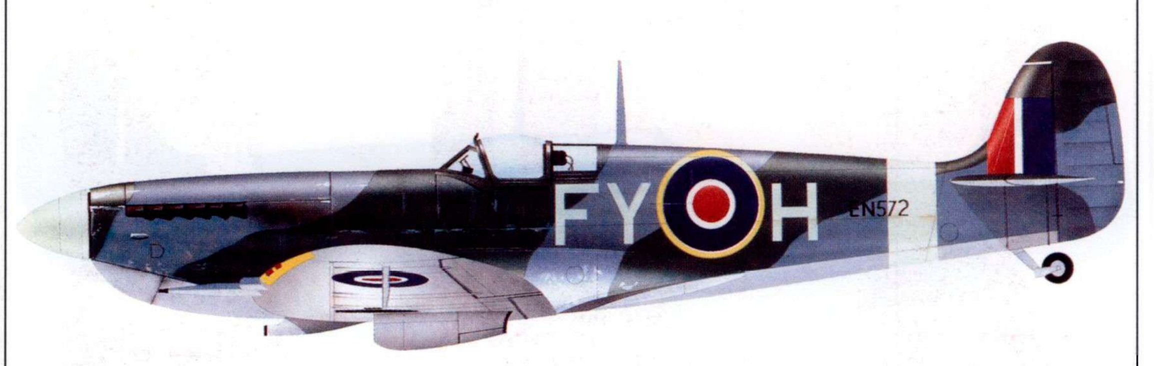
Mk XIV RB159/DW-D del Sqn Ldr R. Newbery, OC del Sqn 610, West Malling, 1944

Mientras mandaba esta unidad en el verano de las *Diver* (V1) de 1944, a Newbery se le reconoció el derribo de 7 V1 sobre Kent con este Mk XIV.



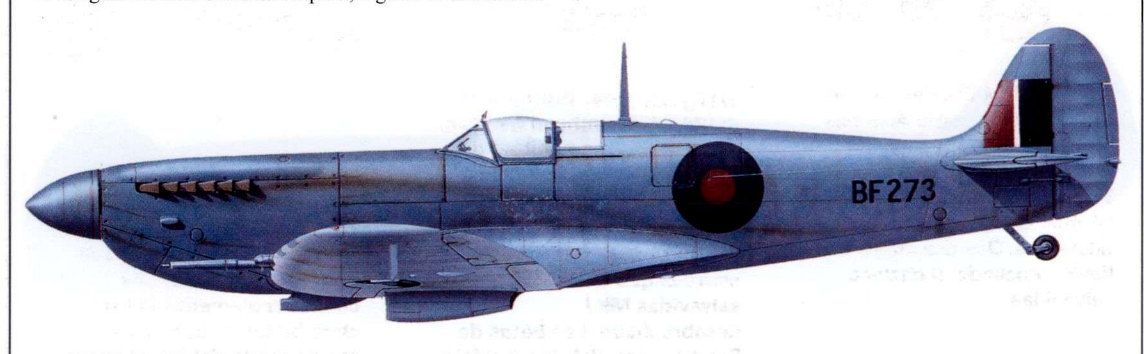
Mk IX BS435/FY-F del Sqn Ldr Hugo Armstrong, OC del Sqn 611, Biggin Hill, febrero de 1942

El Mk IX favorito del australiano Armstrong, que alcanzó grandes triunfos con el BS435 (3 confirmados y 2 probables) antes de morir con él, el 5 de febrero de 1943, después de ser atacado sobre el Canal de la Mancha por ocho Fw 190 del II./JG 26.



LF IX EN572/FY-H del Flt Lt John Checketts del Sqn 611, Biggin Hill, mayo de 1943

Checketts consiguió la mayor parte de su registro con el EN572, un Mk V reconvertido por Rolls-Royce. El neozelandés Checketts fue derribado con este avión en Francia el 8 de septiembre de 1943, pero fue devuelto secretamente a Inglaterra siete semanas después; regresó al frente a mediados de 1944. Las diversas fuentes ofrecen cifras diferentes sobre su registro al final de la guerra: entre 13 y 15 aviones derribados, 2 o 3 derribos probables y 8 dañados, además de 2 V1 derribadas.



Mk IX BF273 del Flg Off Emanuel Galitzine de la Escuadrilla de Gran Altitud, Northolt, septiembre de 1942

El combate de Galitzine con el BF273 se describe en el capítulo 1. Este Mk IX fue especialmente modificado para las operaciones a gran altitud y se le retiraron las ametralladoras, el blindaje y otros elementos innecesarios. Fue pintado con un diseño no reglamentario.



Sqn Ldr *Jack* Charles, OC del Sqn 611, tal y como aparecía en mayo de 1943. Lleva un atuendo similar al de Peter Brothers, sólo sus gafas Mk IV, más antiguas, son diferentes. Destaca cómo lleva abrochado el chaleco salvavidas.

El Wg Cdr Peter Brothers, OC del Ala de Culmhead en 1944, con el uniforme habitual del periodo de 1944/1945. Lleva puesto el uniforme de campaña modelo reglamentario gris azulado sobre el que tiene el chaleco salvavidas Mk I desabrochado. Las botas de Brothers son del tipo modelo de 1941, mientras que su casco es un modelo C, equipado con las gafas Mk VII. El pañuelo de seda de lunares se lo regaló su esposa en 1939 y todavía lo lleva hoy en día.

El neoyorquino Flt Lt Henry Zary (cinco derribos), jefe de escuadrilla en el Sqn 421 en julio de 1944. Lleva una camisa reglamentaria azul claro brillante, que se está remangando debido al suave calor veraniego que había fuera de la cabina, y corbata negra. Su calzado también se adapta a la estación, zapatos negros con puntera en lugar de las pesadas botas de vuelo.





Wg Cdr *Johnnie* Johnson, OC del Ala 144, en el verano de 1944. Lleva una gorra de plato reglamentaria y la camisa del uniforme de campaña de la RAF de la primera época, adornada con las cintas de la DSO y dos barras, la DFC y barra, la Star 1939-1943 y la DFC de EEUU; los pantalones de franela y los zapatos *de paisano* de Johnson no son en modo alguno reglamentarios. El chaleco salvavidas es un modelo de última época y el casco es del modelo C.

Capt Ragnar Dogger del Sqn 331 en junio de 1944. Lleva la insignia de la Real Fuerza Aérea de Noruega en la gorra de plato y la graduación de piloto, un emblema de *Noruega* en la manga izquierda y el distintivo de la bandera en la derecha, las estrellas de capitán en el uniforme de campaña y la cinta de la DFC por encima del bolsillo superior izquierdo. Las botas de Dogger son del modelo 1943.

LOS MEJORES ASES

Nota: A continuación se relacionan los mejores ases que pilotaron los últimos modelos de Spitfire según el orden de sus registros totales de victorias. La graduación del encabezamiento es la obtenida al final de la II Guerra Mundial.

GRP CAPT JAMES EDGAR *JOHNNIE* JOHNSON

Nacido en Barrow upon Soar en Leicestershire, Johnson ingresó en la RAF poco después del estallido de la guerra. Entró en acción por vez primera con el Sqn 616 en diciembre de 1940 pilotando los Spitfire Mk I. A comienzos de 1941 esta unidad se reequipó con los Mk IIA y unos meses después llegaron los Mk V. Durante las patrullas de caza libre sobre la Europa ocupada consiguió sus primeras experiencias en combate y logró su primera victoria confirmada, un Bf 109E derribado sobre el norte de Francia el 26 de junio de 1941, pilotando un Spitfire Mk IIA. En varias ocasiones voló como punto del Wg Cdr Douglas Bader.

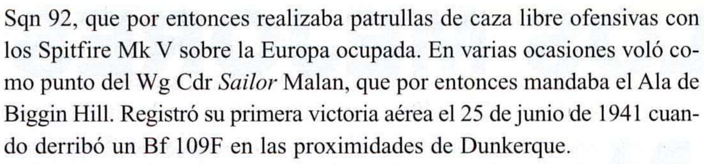
En junio de 1942, cuando su registro de victorias se encontraba en siete aviones enemigos derribados y uno compartido, fue ascendido a Squadron Leader y asumió el mando del Sqn 610 con los Spitfire Mk V. En marzo de 1943 fue ascendido a Wing Commander y asumió el mando del Ala de Kenley con personal canadiense y equipada con los Spitfire Mk IX. Durante los seis meses siguientes reclamó otras 14 victorias, además de compartir unos cinco derribos; por estos éxitos recibió la DSO. En septiembre de 1943 Johnson comenzó un periodo de "descanso" y fue destinado a la Plana Mayor de Planeamiento en el cuartel general del Grupo 11. En marzo de 1944 volvió al frente y fue destinado al mando de otra ala con personal canadiense, la 144, que también estaba equipada con los Spitfire Mk IX. Mandó esta unidad durante el asalto de Normandía y durante las primeras y críticas semanas de la invasión. En agosto el ala se disolvió y él se trasladó para asumir el mando del Ala 127, donde permaneció hasta comienzos de 1945. El 6 de abril de 1945 fue ascendido a Group Captain y nombrado jefe del Ala 127, que estaba equipada con los Spitfire Mk XIV. Sin embargo, desde entonces y hasta el final del conflicto no aumentó su registro.

Al final de la guerra su registro total de victorias se situó en 34 aviones enemigos derribados (27 pilotando los Spitfire Mk IX) y 7 derribos compartidos, además de otros 3 derribos probables, 2 derribos compartidos probables, 10 dañados, 3 dañados compartidos y 1 destruido sobre el terreno. *Johnnie* Johnson fue el mejor piloto de los Spitfire durante la guerra y consiguió todas sus victorias pilotando este modelo. De forma significativa y con la excepción de un Bf 110 que compartió, todas sus victorias aéreas fueron contra cazas monomotores.

Después de la guerra siguió en la RAF y alcanzó la graduación de Air Vice-Marshal.

SQN LDR NEVILLE DUKE

Nacido en Tunbridge, Kent, Neville Duke entró en la RAF en junio de 1940. Comenzó las operaciones en abril de 1941 cuando fue destinado al



El Sqn Ldr Neville Duke fue el piloto con más victorias de la RAF en el teatro de operaciones del Mediterráneo. Durante 1944 mandó el Sqn 145 con los Spitfire Mk VIII y al final de la guerra su total de victorias se situó en 26 aviones enemigos derribados, 2 derribos compartidos, 1 derribo probable, 6 dañados, 2 destruidos compartidos sobre el terreno y 1 destruido probable sobre el terreno compartido. Duke aparece aquí al comienzo de la guerra cuando pilotaba los Spitfire Mk V.

Sqn 92, que por entonces realizaba patrullas de caza libre ofensivas con los Spitfire Mk V sobre la Europa ocupada. En varias ocasiones voló como punto del Wg Cdr *Sailor* Malan, que por entonces mandaba el Ala de Biggin Hill. Registró su primera victoria aérea el 25 de junio de 1941 cuando derribó un Bf 109F en las proximidades de Dunkerque.

En el otoño de 1941 fue destinado a Oriente Próximo, donde pasó a formar parte del Sqn 112, que utilizaba los Tomahawk y, posteriormente, los Kittyhawk. Desde entonces en adelante su registro aumentó rápidamente y a finales de febrero de 1942 se situaba en un total de ocho victorias confirmadas y tres probables.

En abril de 1942, Duke fue destinado como instructor a la Academia de Caza de El Ballal, en Egipto. En el siguiente mes de noviembre se volvió a reunir con su antiguo escuadrón, el Sqn 92, que por entonces se había trasladado a Túnez con sus Spitfire Mk V. Duke se convirtió en jefe de escuadrilla con esta unidad y su registro aumentó hasta tal punto que en marzo de 1943 se le otorgó la DSO.

En junio de 1943 finalizó su segundo periodo operativo de servicio y fue ascendido a Squadron Leader y destinado a la Unidad de Instrucción Operativa 73 en Abu Sueir, en Egipto, como Instructor de Vuelo Jefe. En marzo de 1944 fue nombrado jefe del Sqn 145 en Italia, pilotando los Spitfire Mk VIII. En septiembre este periodo de servicio llegó a su fin y fue destinado de vuelta a Inglaterra. Su total de victorias por entonces se encontraba en 26 aviones derribados (8 pilotando los Spitfire Mk VIII o IX), 2 derribos compartidos, 1 derribo probable, 6 dañados, 2 destruidos sobre el terreno compartidos y 1 probable destruido sobre el terreno compartido. Esto convirtió a Duke en el mejor piloto de la RAF en el teatro de operaciones del Mediterráneo.

En enero de 1945 se convirtió en piloto de pruebas de la producción de la Hawker Aircraft Company. Después de finalizar el curso en la Academia de Pilotos de Pruebas del Imperio en Cranfield, pasó a formar parte de la Escuadrilla de Alta Velocidad de la RAF en junio de 1946, antes de ser destinado a la plana mayor de la Unidad Experimental de Armamento y Aviación en Boscombe Down a comienzos de 1947. En junio de 1948 renunció a su puesto en la RAF y aceptó un puesto como piloto de pruebas con la Hawker Aircraft Ltd. En 1951 se convirtió en el Piloto de Pruebas Jefe y, debido a este cargo, fue responsable de la dirección del programa de pruebas de vuelo del nuevo caza Hunter. En 1953 alcanzó el Récord Mundial de Velocidad Aérea con 1.163 km/h pilotando un Hunter modificado de forma especial.

Wg Cdr Colin Falkland Gray

Nacido en Christchurch, Nueva Zelanda, Gray entró en la RAF en 1938. Después de finalizar su instrucción de vuelo fue destinado al Sqn 54 en noviembre de 1939, pilotando los Spitfire Mk I. Entró por vez primera en acción durante las operaciones para cubrir la evacuación de Dunkerque y su primera victoria confirmada fue un Bf 109 derribado cerca de Gravelines el 25 de mayo de 1940. Durante los intensos combates aéreos de los meses siguientes entró con frecuencia en acción y al final de la Batalla de Inglaterra su registro de victorias se situó en 16 aviones enemigos derribados y 1 derribo probable. Durante 1941 pasó breves perio-

dos con los Sqns 1, 41, 43, 54, 403 y 616, añadiendo sólo dos victorias más a su registro total, antes de ser enviado a un destino de plana mayor como periodo de descanso. En septiembre de 1942 regresó a las operaciones volando con el Sqn 403 y con el Sqn 616, antes de asumir el mando del Sqn 64 con los Spitfire Mk IX. A continuación, Gray fue destinado a Túnez y, después de un breve periodo como oficial de plana mayor en el cuartel general del Grupo 333, asumió el mando del Sqn 81, que por aquel entonces se estaba reequipando con los Spitfire Mk IX. Con esta unidad añadió cinco victorias más a su registro y en mayo de 1943 fue ascendido a Wing Commander. Mandó el Ala 322 en combate durante la invasión de Sicilia y las operaciones que la siguieron. En octubre de 1943 regresó a Inglaterra para completar otro periodo de servicio como oficial de plana mayor. En julio de 1944 mandó, en primer lugar, el Ala de Detling y, posteriormente, el Ala de Lympne durante breves periodos de tiempo en las operaciones contra las bombas volantes V1.

Al final de la guerra su registro de victorias se situó en 27 aviones derribados (7 pilotando los Spitfire Mk IX), 2 derribos compartidos, 6 derribos probables, 4 derribos probables compartidos y 12 dañados, lo cual le convirtió en el mejor piloto de caza de Nueva Zelanda. Después de la guerra permaneció en la RAF, alcanzando la graduación de Group Captain.

Wg Cdr Lance Wade

Nacido en Texas, EE UU, Lance Wade entró en la RAF en Canadá en diciembre de 1940. Después de finalizar la instrucción de vuelo partió hacia Oriente Próximo en septiembre de 1941, pilotando un Hurricane desde el portaaviones HMS *Ark Royal* hasta Malta y continuando hasta Egipto al día siguiente en un hidroavión. Una vez allí, pasó a formar parte del Sqn 33, que utilizaba los Hurricane, y consiguió sus primeras victorias el 18 de noviembre de 1941 cuando derribó dos cazas italianos CR 42. Cuando finalizó su periodo de servicio en combate, en septiembre de 1942, su registro de victorias se situó en 12 aviones enemigos derribados. A continuación, volvió a EE UU durante unos cuantos meses, pero en enero de 1943 regresó al norte de África y fue destinado al Sqn 145 como jefe de escuadrilla. Wade asumió el mando de esta unidad sólo unos meses después de su ascenso a Squadron Leader. En marzo, el Sqn 145 intercambió sus Spitfire Mk V por los Mk IX, y en el siguiente mes de junio se reequipó con los Mk VIII. Wade se mantuvo al mando hasta noviembre de 1943, cuando fue ascendido a Wing Commander y se trasladó a un destino de plana mayor en el Cuartel General de la Fuerza Aérea del Desierto. En enero de 1944, durante un vuelo rutinario con un Auster el avión entró en barrena a poca altura y se estrelló contra el suelo, matando al as de caza. En el momento de su muerte, el registro de victorias de Wade era de 22 aviones derribados (5 pilotando los Mk VIII o IX), 2 derribos compartidos, 1 derribo probable, 13 dañados en el aire, además de 1 destruido y 5 dañados sobre el terreno. Fue el mejor piloto de origen estadounidense que completó la totalidad de su carrera de combate en la RAF.

Sqn Ldr Johannes Jacobus *Chris* le Roux

Nacido en el Transvaal, Sudáfrica, *Chris* Le Roux entró en la RAF en febrero de 1939. Su carrera como piloto de caza comenzó en febrero de 1941

cuando fue destinado al Sqn 91, pilotando los Spitfire Mk II, y posteriormente los V. Su primera victoria aérea tuvo lugar el 17 de agosto de 1941 cuando derribó un Bf 109E cerca de Boulogne. Su primer periodo de servicio finalizó en diciembre de 1941 y pasó los seis meses siguientes primero como instructor en la Unidad de Instrucción Operativa 55 (OTU). A continuación, Le Roux prestó sus servicios como piloto de pruebas de la producción de Rolls-Royce Ltd., pilotando los Mk V modificados a Mk IX mediante la instalación de un motor Merlin 61. En septiembre de 1942 volvió al Sqn 91 y a los Spitfire Mk V, donde rápidamente consiguió más victorias. En enero de 1943 fue destinado a Túnez para mandar el Sqn 111 con los Spitfire Mk V y permaneció con esta unidad hasta el final de los combates en el norte de África. Después de un periodo como controlador de cazas, Le Roux asumió el mando del Sqn 602 en Italia, en julio de 1944, que se estaba reequipando con los Spitfire Mk IX. El día 17 de aquel mes, durante un reconocimiento armado sobre la zona de combates de Normandía, atacó un vehículo de plana mayor que se movía deprisa en una zona abierta. Con el conductor muerto sobre el volante tras el ataque, el coche se salió de la carretera y se estrelló contra un árbol. El pasajero del vehículo era el Field Marshal Erwin Rommel, jefe de las fuerzas terrestres alemanas en Normandía, que consiguientemente sufrió fractura de cráneo y una conmoción cerebral grave, por lo que tuvo que ser relevado del mando. El 29 de agosto de 1944 Le Roux despegó desde Normandía con mal tiempo para volar hacia Inglaterra, pero nunca volvió a ser visto y se le declaró desaparecido. En aquel momento, su registro de victorias se situaba en 18 aviones derribados (6 pilotando los Mk IX), 2 derribos probables y 8 dañados.

El Sqn Ldr Donald Kingaby (el sexto por la izquierda), jefe del Sqn 122, con los pilotos de su unidad en Hornchurch en el invierno de 1942/1943. Anteriormente, cuando voló con el Sqn 64, había conseguido la primera victoria de un Spitfire Mk IX cuando derribó un Fw 190 cerca de Boulogne el 30 de julio de 1942. Al final de la guerra su registro se situó en 21 aviones enemigos derribados (5 pilotando los Spitfire Mk IX), 2 derribos compartidos, 6 derribos probables y 11 dañados.



Wg Cdr Donald Ernest Kingaby

Nacido en Holloway, Londres, Donald Kingaby entró en la RAF en septiembre de 1939. Su carrera como piloto de caza comenzó en junio de 1940 cuando, como Sergeant, fue destinado al Sqn 266, equipado con los Spitfire Mk I. Prestó sus servicios con esta unidad y, posteriormente, con el Sqn 92 durante la Batalla de Inglaterra, y al final del año su registro de victorias se situó en ocho aviones derribados. A comienzos de 1941 el Sqn 92 se reequipó con los Spitfire Mk V y el registro de Kingaby siguió aumentando.

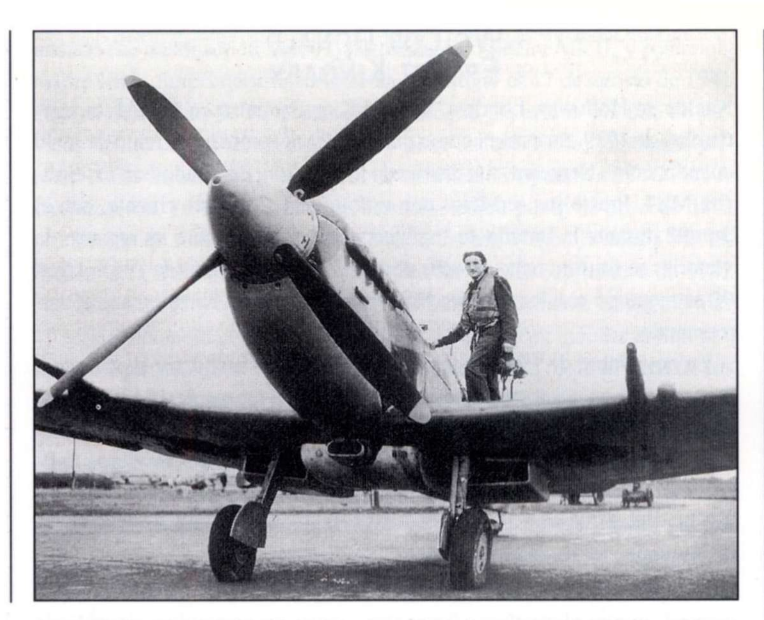
En noviembre de 1941 llegó a la OTU 58 como instructor y poco después recibió su nombramiento como oficial. En marzo de 1942 fue destinado al Sqn 111, pero un mes más tarde se trasladó al Sqn 64 como jefe de escuadrilla. Estaba en esta unidad cuando recibieron los primeros Spitfire Mk IX y, como se ha comentado anteriormente en este volumen, logró la primera victoria con este modelo cuando derribó un Fw 190 cerca de Boulogne el 30 de julio de 1942.

En agosto Kingaby fue destinado al Sqn 122, un traslado al que rápidamente le siguió el ascenso a Squadron Leader en noviembre, después de lo cual asumió el mando de la unidad. En marzo de 1943 recibió la DSO, fue ascendido a Wing Commander y asumió el mando del Ala de Hornchurch. En septiembre de 1943 Kingaby se trasladó a un destino de plana mayor en el cuartel general del Mando de Caza, desde el que fue destinado a la Academia de Tiro Avanzado de Catfoss; allí permaneció hasta el final del conflicto. Al final de la guerra el registro de Kingaby se situó en 21 aviones enemigos derribados (5 pilotando los Spitfire Mk IX), 2 derribos compartidos, 6 derribos probables y 11 dañados. Después de la guerra permaneció en la RAF.

Sqn Ldr Henry Wallace McLeod

Nacido en Regina, Canadá, McLeod entró en la RCAF (Real Fuerza Aérea de Canadá) en septiembre de 1940. Después de finalizar su instrucción operativa con los Spitfire en julio de 1941 pasó breves periodos con los Sqns 132, 485, 602 y 411. El 3 de junio de 1942 pilotó un Spitfire hasta Malta, despegando desde el portaaviones *Eagle* y a su llegada a la isla fue asignado al Sqn 603, con el que consiguió su primera victoria aérea el día 23, un Macchi C.202. En agosto McLeod fue destinado al Sqn 1435 como jefe de escuadrilla. En octubre su periodo de servicio en Malta finalizó y volvió a Canadá, donde pasó varios meses como instructor en la OTU de caza de Bagotville. A comienzos de 1944 regresó a Inglaterra y en febrero fue ascendido a Squadron Leader y nombrado jefe del Sqn 443. McLeod mandó esta unidad durante todo el periodo de la invasión de Normandía, aumentando su registro de victorias según iban transcurriendo las semanas. El 27 de septiembre de 1944 su unidad participó en un combate contra varios Bf 109G bien pilotados sobre Holanda, fue derribado y murió. En el momento de su muerte era el segundo mejor piloto canadiense con 21 aviones derribados (de los cuales 8 fueron logrados pilotando los Spitfire Mk IX), 3 derribos probables, 12 dañados y 1 dañado probable.

A la derecha y abajo. **El Sqn Ldr William Vernon Crawford-Compton, un neozelandés que asumió el mando del Sqn 64 con los Spitfire Mk IX en diciembre de 1942. Posteriormente, mandaría el Ala de Hornchurch y luego el Ala 145. Al final de la guerra su registro final se situó en 20 (posiblemente 21) aviones enemigos derribados (14 pilotando los Spitfire Mk IX), 1 derribo compartido, 3 derribos probables, 1 derribo probable compartido y 13 dañados. Estas dos fotografías informales se tomaron en Biggin Hill a comienzos del otoño de 1942 cuando Crawford-Compton prestaba sus servicios como jefe de escuadrilla en el Sqn 611** ***West Lancashire.***





WG CDR WILLIAM VERNON CRAWFORD-COMPTON

Nacido en Invercargill, Nueva Zelanda, Crawford-Compton entró en la RAF en 1939. Comenzó su carrera como piloto de caza a comienzos de 1941 cuando pasó a formar parte del Sqn 603 con los Spitfire Mk V como Sergeant. En mayo recibió su ascenso a oficial y fue destinado al Sqn 485. Con él logró su primera victoria el 13 de octubre de 1941 cuando derribó un Bf 109F sobre Francia; a finales de abril de 1942, el registro de victorias de Crawford-Compton se situaba en seis aviones derribados y uno compartido, pero poco después se rompió la muñeca en un aterrizaje forzoso y fue retirado de las operaciones. En agosto lle-

gó al Sqn 611, equipado con los Spitfire Mk IX, como jefe de escuadrilla, antes de trasladarse en diciembre para asumir el mando del Sqn 64 con los Mk IX. En junio de 1943, tras su ascenso a Wing Commander, Crawford-Compton fue nombrado jefe del Ala de Hornchurch. En octubre se fue a EE UU para dar clases sobre la táctica del combate aéreo y a su regreso a Inglaterra fue nombrado jefe del Ala 145, que utilizaba los Spitfire Mk IX. A comienzos de 1945 Crawford-Compton se trasladó a un destino de plana mayor en el Cuartel General del Grupo 11 y permaneció allí hasta el final del conflicto. Su registro final se situó en 20 (posiblemente 21) aviones enemigos derribados (14 pilotando los Spitfire Mk IX), 1 derribo compartido, 3 derribos probables, 1 derribo probable compartido y 13 dañados. Después de la guerra permaneció en la RAF y alcanzó la graduación de Air Vice-Marshal.

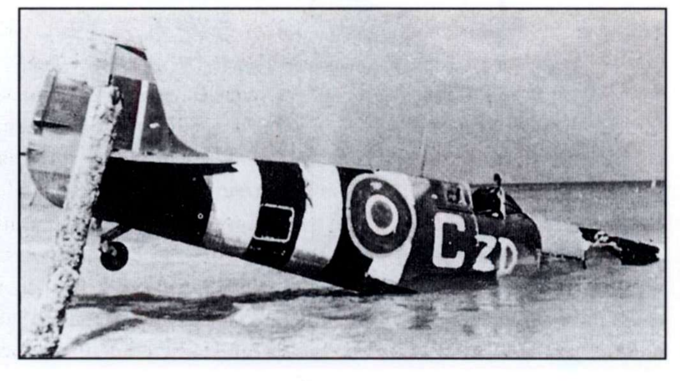
Flt Lt Raymond Brown Hesselyn

Nacido en Invercargill, Nueva Zelanda, Hesselyn entró en la RNZAF (Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda) en 1940. En febrero de 1942 fue destinado al Sqn 234 como Sergeant, pero poco después fue seleccionado para tomar parte en la operación para trasladar el primer grupo de Spitfire Mk V hasta Malta. Realizó el vuelo el 9 de marzo, pilotando el avión desde el portaaviones *Eagle* y cuando llegó a Malta fue asignado al Sqn 249, en el que se le reconocieron 11 victorias (y recibió su ascenso a oficial) durante los cinco meses siguientes. Hesselyn volvió al Reino Unido en julio de 1942 y durante el año siguiente prestó sus servicios sobre todo en unidades de vuelo de segunda línea. En julio de 1943 fue destinado al Sqn 222, que utilizaba los Spitfire Mk IX, y siguió aumentando su registro. En septiembre fue ascendido a Flight Lieutenant y nombrado jefe de escuadrilla. Aproximadamente un mes después, el 3 de octubre, Hesselyn participó en un combate con los Bf 109G sobre el norte de Francia y se le vio derribar uno antes de que él mismo fuera expulsado del cielo; saltó en paracaídas con heridas en las piernas y fue hecho prisionero. Después de su regreso de la cautividad, Hesselyn reclamó haber derribado tres aviones enemigos durante su último combate, pero los dos últimos no se le reconocieron oficialmente. Su registro de victorias se quedó en 18 aviones enemigos derribados, más posiblemente otros dos (de los cuales seis u ocho los logró pilotando los Spitfire Mk IX), 1 derribo compartido, 2 derribos probables y 7 dañados. Después de la guerra permaneció en la RAF y alcanzó la graduación de Squadron Leader.

En la Invasión de Normandía muchos de los mejores ases de la RAF aumentaron sus registros en los intensos combates sobre la cabeza de playa. Sin embargo, las bajas se hicieron sentir en ambos bandos, tal y como lo ilustra esta fotografía; el Spitfire LF IX ZD-C del Sqn 222 se estrelló en la costa francesa poco después del Día D, tras haber sido alcanzado por la artillería antiaérea. Destacan las franjas de la invasión toscamente pintadas y el código ID, que se añadieron apresuradamente durante la tarde y la noche del D-1. El nivel de cuidado con el que se pintaron varió según las unidades.

Grp Capt Wilfred Duncan-Smith

Nacido en Madrás, India, Duncan-Smith entró en la RAF en 1939. Comenzó su carrera como piloto de caza en octubre de 1940 cuando pasó a formar parte del Sqn 611 como Sergeant, pilotando los Spitfire Mk I. A comienzos de 1941 ascendió a oficial y abrió su registro de victorias el 18 de junio, cuando se le reconoció el derribo de un Bf 109E pilotando un Spitfire Mk V. En agosto fue





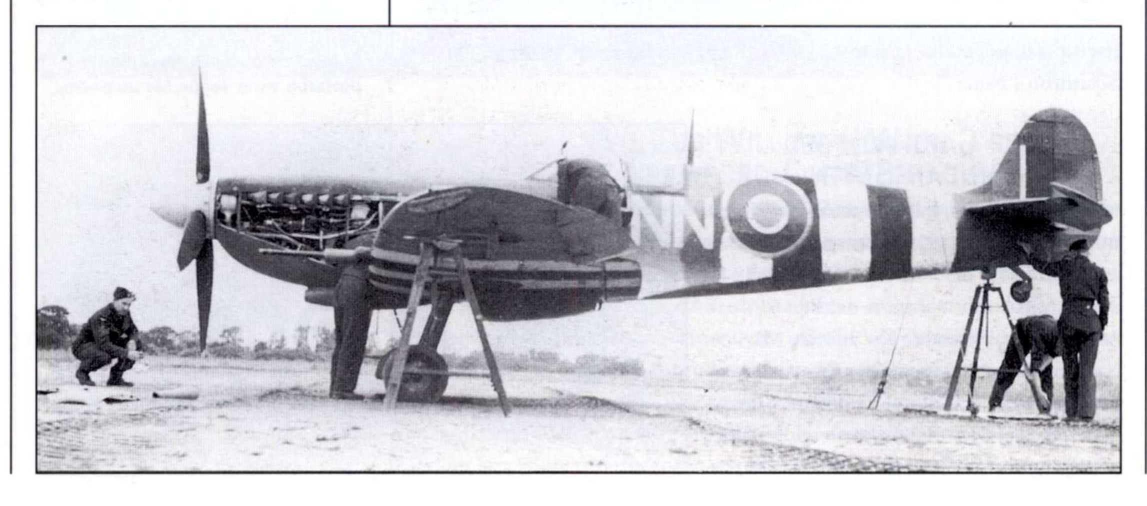
Un armero del Sqn 303 *Warsaw-Kosciuszko* carga el cañón izquierdo Hispano 20 mm con su dotación de 120 proyectiles. La diferencia entre un combate aéreo victorioso y la miserable frustración del piloto se reducía con frecuencia a la cuidadosa alimentación de los proyectiles del cañón y de las balas de las ametralladoras. Un bloqueo de las armas durante un intenso combate aéreo fue, por desgracia, algo que les ocurrió con demasiada frecuencia a los pilotos de caza de la RAF durante la II Guerra Mundial.

destinado al Sqn 603 como jefe de escuadrilla, pero poco después cayó enfermo y pasó el resto del año en un hospital. Después de su recuperación Duncan-Smith pasó varios meses con el Sqn 411, antes de ser ascendido, en abril de 1942, a Squadron Leader y asumir el mando del Sqn 64; todavía estaba al mando cuando su unidad fue la primera del Mando de Caza en recibir los Spitfire Mk IX. En agosto de 1942 ascendió a Wing Commander y mandó el Ala de North Weald en combate. Después de finalizar este periodo de servicio Duncan-Smith pasó un periodo como oficial de plana mayor en el cuartel general del Mando de Caza y, a continuación, en mayo de 1943, fue destinado a Malta, donde mandó el Ala de Luqa durante un breve periodo de tiempo antes de ser enviado al norte de África para mandar el Ala 244 de la Fuerza Aérea del Desierto. Ascendido a Group Captain en noviembre de 1943, asumió el mando del Ala 324, que operaba en la zona del Mediterráneo y mantuvo ese puesto hasta marzo de 1945. Al final de la guerra el registro de victorias de Duncan-Smith se encontraba en 17 aviones enemigos derribados, 2 compartidos, 6 derribos probables, 2 derribos probables compartidos y 8 dañados. Todas las victorias las logró pilotando los Spitfire y más de la mitad de ellas las logró volando con los Mk IX. Después de la guerra siguió en la RAF como Group Captain.

Wg Cdr Raymond Harries

Nacido en el sur de Gales, Harries entró en la RAF a comienzos de la guerra. Después de finalizar su instrucción logró el ascenso a oficial y pasó un breve espacio de tiempo con el Sqn 43, para luego pasar a la OTU 58 como instructor. En febrero de 1942 fue destinado al Sqn 131 con los Spitfire Mk V como jefe de escuadrilla. Abrió su registro de victorias el 12 de marzo cuando compartió el derribo de un Ju 88 sobre el norte de Gales. Durante todo el año siguió aumentando su registro y en diciembre fue ascendido a Squa-

Un Spitfire Mk IX del Sqn 310 *Checo* es estabilizado sobre un soporte por la cola antes de que se realice la importantísima armonización del colimador de tiro y las armas. Ésta fue una escena común en las bases de cazas de todo el Reino Unido durante la II Guerra Mundial y esta fotografía se tomó en Appledram, base de las unidades del Ala de Tangmere, en junio de 1944.



dron Leader. Harries asumió el mando del Sqn 91, pilotando los Spitfire Mk V hasta abril de 1943, cuando esta unidad se reequipó con los Spitfire Mk XII. En agosto ascendió a Wing Commander y mandó el Ala de Westhampnett, compuesta por dos escuadrones de Mk XII, hasta diciembre. A continuación, se marchó a EE UU para dar lecciones de táctica y en la primavera de 1944 se convirtió en el jefe del Ala 135 con los Spitfire Mk IX. En enero de 1945 Harries volvió a Inglaterra para actualizarse con los Tempest, como preparación para el reequipamiento del ala completa con este modelo. Sin embargo, antes de que su unidad volviera a la acción, Harries fue destinado a un puesto de plana mayor en el cuartel general del Grupo 84 y permaneció en él hasta el final de la guerra. Al final del conflicto su registro de victorias se situó en 15 aviones enemigos derribados, 3 compartidos, 2 derribos probables, 5 dañados y 1 dañado compartido. Todos los derribos los logró pilotando los Spitfire; Harries también fue el piloto con más éxito de los que pilotaron los Mk XII en combate, logrando 10 victorias y 1 compartida utilizando este modelo. Después de la guerra siguió en la RAF, pero desgraciadamente murió en un accidente de vuelo en 1950.

La Táctica de los Ases

En el verano de 1942, cuando el Spitfire Mk IX entró en servicio, la táctica de caza de la RAF se basaba en una pareja de aviones como la unidad de caza más pequeña. Cuando se encontraban en formación de combate el punto volaba a 200 metros del jefe, casi a la misma altura, pero ligeramente por detrás y por debajo. De esta forma, cada piloto tenía una visión clara de la zona oculta por detrás del otro avión, lo cual hacía difícil que un caza enemigo lanzara un ataque con buen tiempo sin ser visto. La obligación del punto era permanecer con su jefe en todo momento y cubrirle la cola. Normalmente, el número dos no disparaba sus armas excepto en defensa del jefe o a no ser que se le ordenara hacerlo de forma específica, por ejemplo, si el jefe había organizado un ataque sorpresa contra dos o más aviones enemigos. Cada dos de estas parejas trabajaban juntas como cuatro aviones y tres de estos grupos de cuatro trabajaban juntos como un escuadrón.

La llegada del derribo 1.000 atribuido a los pilotos de Biggin Hill se convirtió en algo así como un acontecimiento para los medios de comunicación en la base de cazas de Kent a mediados de mayo de 1943. La BBC envió un equipo de informadores del Servicio Mundial y docenas de periodistas de periódicos nacionales o locales acudieron al campo de aviación. Entre los propios aviadores se organizó una porra en la que el piloto afortunado que reclamara el derribo se llevaría el premio de 300 libras esterlinas. Lentamente el registro fue subiendo hasta el número mil, aunque la combinación de la mala situación climatológica en Francia y la negativa de la Luftwaffe a sumarse a la fiesta supusieron que no se alcanzara este número mágico de cuatro cifras hasta la tarde del 15 de mayo. Se organizó una misión del tipo *Circus* compuesta por un escuadrón de Boston, apoyado por los Spitfire Mk IX de los Sqns 611 y 341, para atraer a los Fw 190 correspondientes al combate. El plan funcionó y se derribaron tres cazas alemanes sin ninguna baja. Sin embargo, debido a que fueron derribados en una rápida sucesión siempre ha existido un atisbo de duda en cuanto a quién logró la victoria 1.000. De forma bastante apropiada, los tres derribos correspondieron a los dos jefes de escuadrones al mando de la patrulla, el Sqn Ldr *Jack* Charles, del Sqn 611, y al Commandant *Rene* Mouchotte, del Sqn 340, y el último reconocimiento fue compartido. Aquí, *Jack* Charles "apunta" el derribo para la prensa.



La técnica seguida por la mayoría de los pilotos ases para aumentar sus registros era esencialmente sencilla, aunque precisaba una considerable destreza personal para hacerla funcionar. El primer requisito era ver el avión enemigo primero y, tras hacerlo, ser capaz de comprender la situación táctica en aquella zona del cielo con un vistazo. A continuación, y si era posible sin ser vistos por el enemigo, se trasladaban a una posición normalmente por encima y en la dirección del sol sobre la presa. Desde allí solían abalanzarse sobre el enemigo en un descenso a gran velocidad, anunciando su presencia con una serie de ráfagas cortas y, habitualmente, precisas de fuego. Después de lanzar el ataque, por lo general, subían verticalmente a una posición por encima del avión enemigo, preparándose para lanzar otro ataque si éste fuera necesario. Sin embargo, los ases pilotos solían ser muy buenos tiradores y normalmente uno de estos ataques era suficiente para hacer caer un avión enemigo del cielo perdiendo pieza tras pieza.

Como ejemplo de este tipo de acciones vamos a echar un vistazo a la 15ª victoria aérea del Wg Cdr *Johnnie* Johnson, lograda el 24 de junio de 1943. Mandaba su Ala mientras proporcionaban la cobertura superior de la *Ramrod* 164, un ataque de los Ventura de la RAF contra la central eléctrica de Yainville en Francia. Posteriormente señaló en su informe del combate:

"Yo mandaba el Ala de Kenley en la *Ramrod* 106 y me encontraba sobre la zona del blanco (Yainville) a las 17:25 horas. Desde Operaciones me avisaron de varios E/A que ascendían desde el interior, así que volé en círculos con el Ala y poco después vimos 40 E/A ascendiendo desde Ruán hacia Le Havre. Aunque no disponíamos de la ventaja táctica, nos enfrentamos a aquellos E/A inmediatamente para impedir que molestaran a los bombarderos, pero sin resultados concluyentes. El ala se reorganizó y, después de intentar enfrentarnos a tres Fw 190, nos dirigimos desde la zona de Ruán hacia Fecamp. En aquel momento vimos a dos Fw 190 siguiendo al ala y, evidentemente, esperando atacar a los rezagados. Se encontraban a unos tres kilómetros y medio por detrás del ala así que ascendí rápidamente con los dos escuadrones hacia el sol y realizamos un viraje de 360º hacia la izquierda. Parecía que los Fw 190, que estaban por entonces por debajo del sol y de nosotros, habían perdido de vista el ala y volaban por debajo de nosotros presentando un blanco excelente. Se les localizó a 1.000 m por debajo de mi sección y a kilómetro y medio por delante, así que ordené a mi punto, Sqn Ldr McNair, que viniera conmigo para enfrentarse a ellos y le indiqué al resto del escuadrón que se mantuviera por encima para no espantar a los alemanes. Me coloqué en línea por detrás del E/A número dos y abrí fuego desde los 270 hasta los 140 metros. Se vieron impactos de cañón en el fuselaje y en el plano de cola y un enorme trozo se desprendió de la mitad derecha de su unidad de cola. El E/A cayó en barrena y se estrelló en Valmont".

El posterior análisis de la película del combate reveló que Johnson disparó tres ráfagas contra el Fw 190, una de 0,7 segundos desde 330 metros, luego otra que duró 0,3 segundos y después la ráfaga principal que duró 4,9 segundos a 220 metros. La película mostró impactos en el ala izquierda del caza alemán antes de que la densa nube de humo negro que salía del avión la oscureciera. El Sqn Ldr Robert McNair derribó rápidamente al otro Fw 190 de aquella pareja.

Todos los pilotos de caza intentaban buscar una posición para asegurarse victorias relativamente fáciles, pero para convertirse en ases, los pilotos tam-

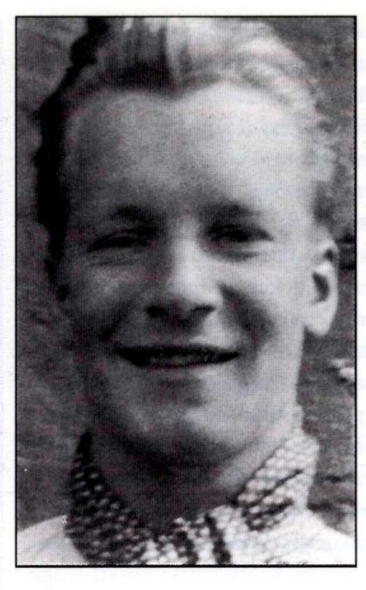
bién tenían que tener la determinación de buscar y derribar aviones enemigos aunque las condiciones no fueran las ideales. Como ejemplo de esto último observemos la décima victoria del Sqn Ldr William Crawford-Compton el 20 de enero de 1943. Aquella tarde él mandaba el Sqn 64 con los Spitfire Mk IX en una patrulla de caza libre sobre el Estrecho de Dover.

"Mientras mandaba el Sqn 64, Operaciones nos informó de dos o tres aviones enemigos sobre un buque cerca de Calais. Me lancé en picado bajo una capa de nubes a unos 7.000 pies y busqué el avión enemigo durante dos o tres minutos. No pude verle, así que llamé para comunicar que atacaríamos el buque. Había comenzado mi picado cuando vi siete Fw 190 a unos tres kilómetros que llegaban desde Gris Nez. Ascendí bruscamente y conseguí colocarme por detrás y por encima sin ser visto. Disparé una ráfaga corta contra el número cuatro, pero se metieron en las nubes y no logré alcanzarle. Me atacaron y me alejé. A continuación, uno de los Fw 190 se acercó por mi izquierda sin verme. Disparé una segunda ráfaga ligeramente de lado y por debajo y observé impactos en el fuselaje y en la raíz del ala izquierda. Había utilizado munición perforante/incendiaria que, cuando impactaba, dejaba una estela de llamas de unos 45 cm de longitud. El avión enemigo comenzó a soltar humo profusamente y se dirigió hacia la costa. Disparé otra ráfaga corta y observé más impactos. Luego se incendió y chocó contra el agua a 250 metros de la costa, kilómetro y medio al este de Calais. Me alejé y sufrí un intenso fuego de artillería antiaérea desde la costa y desde el buque. Unos dos minutos después vi a otro Fw 190 que se dirigía tierra adentro soltando humo gris. Volvimos hacia la zona media del Canal a muy poca altura y luego ascendimos hasta la altura de las nubes."

Otra cualidad para ser un as de caza era la capacidad para manejar un avión justo hasta el límite de su maniobrabilidad. Como ejemplo de esto, observemos la acción durante la cual el Sqn Ldr *Chris* Le Roux consiguió su 17ª victoria. El 31 de julio de 1944 él mandaba el Sqn 602 en un reconocimiento armado sobre Normandía a la caza de vehículos enemigos.

"Ya habíamos atacado algunos vehículos de transporte mecánicos y nos estábamos quedando sin munición. Entonces, Kenway (el controlador terrestre) nos pidió que investigáramos algunos vehículos de transporte en la zona de Falaise. Fui con mi punto hasta allí y gastamos el resto de la munición contra los vehículos de transporte. Me separé de mi punto y decidí dirigirme a casa. Al dejar la zona de Falaise a 3.000 pies fui atacado por seis Fw 190 a 9.000 pies. No disponía de munición así que tuve que realizar continuas y violentas acciones evasivas. Los E/A intentaron a su vez colocarse en mi cola. En cada ocasión yo viraba bruscamente hacia la derecha y simulaba intentos de colocarme en su cola, ya que no quería darles indicios de que estaba sin munición. En una ocasión en que estábamos a 300 pies viré de forma muy cerrada hacia la derecha y me coloqué en la cola de un Fw 190. Él realizó una violenta acción evasiva, virando hacia la derecha. De repente, entró en pérdida, se puso en invertido y chocó directamente contra el suelo, donde explotó. Al quedarme muy poco combustible aterricé en la primera pista que vi, que era la A4 (zona de aterrizaje en Deux Jumeaux). El avión enemigo se estrelló a unos cuantos kilómetros al suroeste de Vire. Reclamé este FW 190 como derribado".

Incluso en combate había normas de protocolo que se esperaba que los jóvenes pilotos observaran, y no ponerse por delante del jefe de la formación era una de ellas. El 10 de septiembre de 1943 el Flg Off Irving Kennedy, un canadiense que prestaba sus servicios en el Sqn 111 con base en Falcone, en Sicilia, participó en una patrulla de caza libre sobre Salerno, en Italia, donde las tropas aliadas se encontraban estableciendo sus posiciones en la costa tras los desembarcos del día anterior. El Grp Capt George Gilroy, jefe del Ala 324, mandaba los Spitfire Mk IX en un ataque contra los cazabombarderos Fw 190 que intentaban bombardear a las tropas que llegaban a la costa. La acción se convirtió en una persecución tras las colas de los aviones, que Kennedy describió de forma gráfica en su autobiografía *Black Crosses Off My Wingtip*. Su aparato era el MA481, un avión flamantemente nuevo, enviado a la unidad unos cuantos días antes, en lo que iba a ser su quinta victoria:



El Flg Off Irving *Hap* Kennedy pilotó los Spitfire Mk IX con el Sqn 111 desde Sicilia en septiembre de 1943. El registro final de victorias de este canadiense se situó en 10 aviones enemigos derribados, 5 derribos compartidos y 1 derribo probable. Aparte de con el *Triple Uno*, Kennedy entró en acción con los Sqns 249, 185, 93 y 401, pilotando exclusivamente los Spitfire de diversos modelos, VC, VIII, IX IXB.

"Compensé el Spitfire para volar sin manos y comencé a abrirme paso a través del grupo de Spitfire por detrás. Era como una carrera de caballos... Fui de uno a otro, simplemente zigzagueando suavemente a través del grupo, apenas por encima de los árboles, hasta que llegué a la altura del Spitfire guía. Éste resultó ser el Group Captain que, como era su costumbre, tenía las iniciales propias en el avión. Delante del Grp Capt Gilroy, muy fuera de nuestro alcance a unos 700 metros, se encontraba el último Fw 190, soltando un poco de humo negro a toda velocidad".

"Me puse por delante de nuestro jefe, justo por la punta de su ala derecha. Él miró a su derecha hacia mí, con la cara tapada por la máscara de oxígeno y el micrófono. "¿Me quedo aquí o me atrevo a pasarle?", me pregunté. Retrocedí durante un par de minutos con un solo toque en el mando de gases. No conseguíamos recortarle ni un centímetro al Focke-Wulf. Era una situación deliciosa porque yo sabía que el Group Captain estaba interesado fundamentalmente en el Ala. Pero esto exigía tacto. Él era el oficial al mando, pero seguramente deseaba que alguien fuera por aquel alemán de allí delante. Así que empujé el mando de gases hacia delante el centímetro que me quedaba, pasé hacia delante (debo admitir que con una ligera sonrisa por detrás de mi máscara de oxígeno), alcancé al Focke-Wulf con bastante pericia y le ataqué con un buen golpe con todo lo que tenía (esto es, tanto con los cañones como con las ametralladoras). El piloto alemán era inteligente. Inmediatamente echó la palanca hacia atrás y ascendió rápidamente hasta los 1.500 pies, saltó en paracaídas muy rápidamente, y bajaba en paracaídas cuando el Group Captain llegó junto a él. "¿Quién ha derribado ese avión?". No hubo distintivo de llamada, pero no había duda alguna en cuanto a que era la voz del Group Captain. Sólo fueron cinco palabras, un tanto abruptas, todavía lo recuerdo. "Aquí azul tres, señor", respondí, sin estar muy seguro de lo que iba a pasar. "Una demostración excelente. Vámonos a casa muchachos".

LOS *SPITFIRE* CONTRA LAS BOMBAS VOLANTES V1

Con la penumbra de la primera hora de la mañana del 13 de junio de 1944 la Luftwaffe lanzó una nueva y potencialmente devastadora forma de ataque con misiles contra Londres, las bombas volantes V1. Desde entonces y hasta finales de mes se lanzaron contra la capital hasta 2.442 bombas volantes. Apenas un tercio de estas armas, unos 800 proyectiles, explotaron en la zona metropolitana del Gran Londres, donde provocaron 2.441 muertos y 7.107 casos con heridas graves. El resto, unos dos tercios del total, o bien se estrellaron o fueron derribadas por los cazas o las piezas de artillería antes de alcanzar la zona del blanco.

Los defensores no tardaron mucho tiempo en calibrar la naturaleza de la nueva arma de respuesta de la Luftwaffe. Las V1 no se fabricaban con las tolerancias de la aviación normal, por lo que hubo muchas variaciones en cuanto a su rendimiento. La mayoría volaban a velocidades en torno a 560 km/h, aunque las más rápidas avanzaban a 672 km/h y las más lentas llegaban a 368 km/h. Había variaciones parecidas en cuanto a la altitud; la mayoría cruzaban la costa entre 3.000 y 4.000 pies, pero las más altas llegaban a 8.000 pies y las más bajas a la altura de la copa de los árboles (lo cual, normalmente, conducía a su pérdida prematura).

El tiempo de vuelo desde los puntos de lanzamiento hasta Londres era de entre 20 y 25 minutos.

En su forma final el sistema diseñado para proteger Londres de las V1 se componía de cuatro cinturones de defensas.

El Flt Lt G. Armstrong, un australiano que voló con el Sqn 165, aterriza con su Spitfire Mk IXB "tostado" en Lympne el 1 de julio de 1944, tras haber pasado a través de una nube de combustible ardiendo después de que sus proyectiles hicieran explotar la ojiva de combate de una V1.



El primer cinturón, que iba desde la mitad del Canal de la Mancha hasta unos 16 kilómetros de la costa, era la zona de patrulla exterior de los cazas, donde los Tempest, los Mustang, los Spitfire y, por la noche, los Mosquito se enfrentaban a las bombas volantes.

A continuación se encontraba el cinturón de cañones, unas 800 piezas de artillería antiaérea pesada y

1.800 piezas ligeras situadas a lo largo de la costa entre Beachy Head y Dover; los cazas tenían prohibido entrar en esta zona, lo cual permitía a los artilleros tener libertad para disparar contra cualquier cosa que llegara a su alcance.

Desde 16 kilómetros tierra adentro hasta 16 kilómetros de Londres se encontraba la zona de patrulla de los cazas, donde más cazas se enfrentaban a las V1.

El cuarto cinturón comenzaba a 16 kilómetros de los núcleos urbanos del Gran Londres y finalizaba en las afueras; sobre esta zona unos 1.000 globos de la barrera arrastraban cables para atrapar los misiles.

Inicialmente, los Spitfire que se enfrentaron a las V1 pertenecían al Ala 150 con base en Lympne, compuesta por los Sqns 1 y 165 con los Mk IX y por el Sqn 41 con los Mk XII. Ninguno de los modelos era lo suficientemente rápido en cotas bajas como para enfrentarse a las V1 más rápidas, así que tres unidades equipadas con los Mk XIV (Sqns 91, 322 y 610) se trasladaron a los campos de aviación de Kent para colaborar en la defensa de la capital. Para estas operaciones se modificaron los motores de algunos Spitfire Mk XIV para utilizar petróleo de 150 octanos, lo cual permitía la utilización de una propulsión máxima de +25 libras; esto aumentó la velocidad de los cazas en unos 50 km/h a cotas bajas, hasta unos 640 km/h a 2.000 pies.

De las V1 de la Luftwaffe derribadas por el fuego de los cañones de los aviones de caza de la RAF, un 90% cayeron fuera de control y explotaron al chocar contra el suelo. El 10% restante explotó en el aire, pero siempre que los cazas estuvieran a más de 140 metros de la explosión, había pocos riesgos de daños graves. A veces se producían daños menores al volar a través de la nube de petróleo ardiendo del depósito de combustible del proyectil o al chocar contra los trozos de metal lanzados en todas direcciones por la fuerza de la explosión.

Sin embargo, disparar los proyectiles a corto alcance podía ser una tarea peligrosa. El 3 de agosto el Capt Jean Marie Maridor, un piloto francés que pilotaba los Mk XIV en el Sqn 91, persiguió una bomba volante que se dirigía hacia el hospital militar de Benenden. Se aproximó a una distancia corta para asegurar el derribo del misil y abrió fuego, pero la ojiva de combate explotó, destrozando el caza y matando a su valiente piloto; a Maridor se le reconoció el derribo de 11 bombas volantes.

En vuelo, la V1 era controlada con los elevadores y el timón; no tenía alerones y esto la hacía vulnerable a cualquier interferencia en el plano de alabeo. Un osado método utilizado por los pilotos de caza era volar junto al misil, colocar la punta de un ala por debajo de la bomba volante y, a continuación, ladearse bruscamente para hacer que el misil quedara fuera de control. El 20 de agosto el Flt Sgt Paul Leva, un belga del Sqn 350 con base en Hawkinge, operaba en la zona interior de patrulla de los cazas. Pilotando uno de los Spitfire Mk XIV, que su unidad había recibido hacía poco, utilizó esta técnica para derribar una V1. Posteriormente escribió:

"... La bomba pasó indemne a través de las dos primeras líneas de defensa y, dirigido por el controlador, yo localicé rápidamente aquella pequeña y horrible bestia con su incandescente cola por debajo de mí. Me ladeé para entrar en un gran picado, cogiendo velocidad y acercándome más y más a mi blanco".

“Sin embargo, no estaba lo suficientemente cerca. Al descender mi velocidad después de colocarme en trayectoria horizontal, pude ver rápidamente que la distancia que nos separaba no disminuía nada y que incluso comenzaba a aumentar”.

“Aunque estaba completamente desconsolado, abrí fuego, apuntando alto para compensar la distancia. Me llevé la feliz sorpresa de ver algunos impactos y algunos trozos se desprendieron de las alas”.

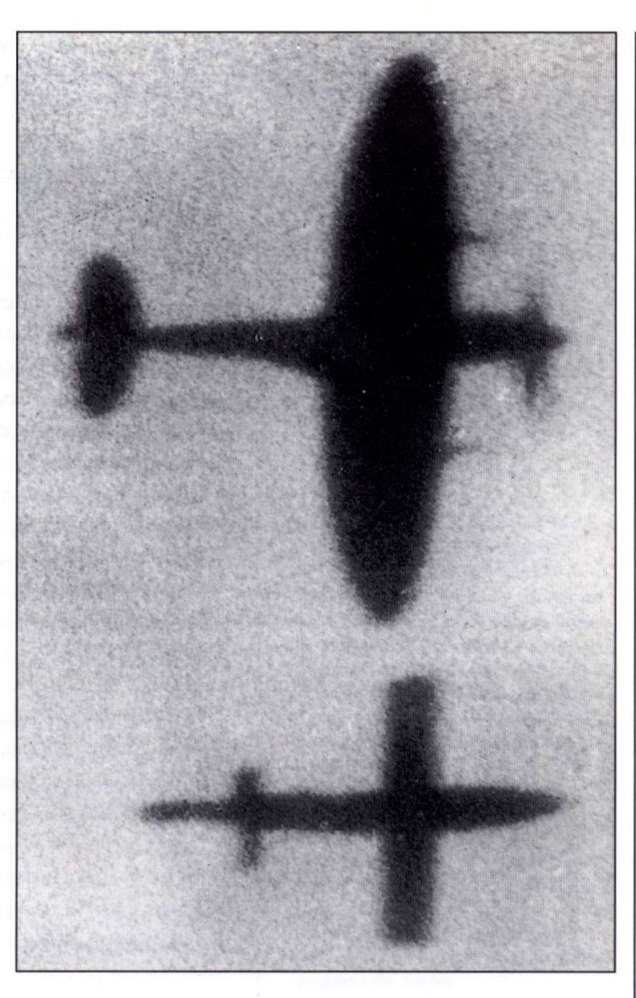
“Disparé ráfaga tras ráfaga, dañando la bomba aún más. Aunque no alcancé ninguna parte vital, su velocidad disminuyó y entró en un picado suave”.

“Mis esperanzas crecieron de nuevo, me acercaba tan rápido a mi blanco que tuve que reducir gases. Preparado para el derribo, me coloqué en la distancia que consideré idónea. Apreté el disparador, pero en lugar del repiqueteo de los proyectiles al disparar, sólo escuché el sonido silbante del aire comprimido al salir”.

“Oí otra vez la voz del controlador: ¿Ha habido suerte?”.

“No -dije con desesperación-. La he dañado, pero no me queda munición. Va muy lenta ahora y pierde altura. Prácticamente estoy volando en formación con ella”.

“Mala suerte -dijo el controlador-. Es el momento de dar la vuelta, te estás acercando mucho a la barrera de globos”.



El piloto de un Spitfire Mk IX se coloca en formación con una V1 como preparativo para dejar a ésta última fuera de control. Esto se podía conseguir golpeando el ala de la bomba volante hacia arriba, lo cual invariablemente provocaba algún daño en el ala del propio caza, o situando el ala del Spitfire sobre la de la bomba volante para eliminar la sustentación en ese lado.

“Entonces, de repente, recordé, espoleado sin duda por la frustración, la reunión informativa con el oficial de inteligencia, que nos había hablado de cómo poner las V1 fuera de control tocando un ala”.

“Espera -dije-. “Creo que puedo intentar algo”. Ajusté el mando de gases y avancé hasta que llegué a la altura de la bomba. ¡Qué vista aquella desde tan cerca! Las alas estaban tan destrozadas por los impactos de las balas que yo me preguntaba cómo podía volar casi recta y nivelada”.

“Me coloqué ligeramente por debajo y situé la punta de mi ala derecha bajo el ala izquierda de la bomba. Ascendí lentamente, establecí contacto lo más suavemente que pude y luego moví la palanca violentamente hacia atrás y hacia la izquierda”.

“Esto me hizo entrar en un agudo viraje ascendente y perdí la visión de la bomba. Seguí virando rápidamente 360º y luego la vi muy por debajo de mí, cayendo en picado, chocando contra el suelo y explotando con un resplandor cegador”.

Cuando Leva aterrizó en Hawkinge se descubrió que la punta del ala del caza se había doblado peligrosamente por donde había entrado en contacto con la V1 y tuvo que ser sustituida.

Había un método más elegante para deshacerse de una V1, si los cazas lograban colocarse en una posición junto a ella. El piloto acercaba el ala

a la parte superior de la V1, eliminando de esta forma la sustentación en un lado de la bomba volante. Así, la V1 entraba en un viraje agudo y fuera de control, pero sin necesidad de contacto físico entre los dos aparatos, de forma que el caza no sufría daños.

Estas tácticas sólo eran válidas contra las V1 que volaran relativamente despacio; la gran mayoría de las V1 derribadas por los cazas cayeron ante el fuego de los cañones y las ametralladoras. Tres días después de que Leva dejara fuera de control aquella V1, el Flt Lt T. Spencer del Sqn 41 logró la poco frecuente hazaña de derribar dos artefactos en una misma salida. El hecho de que él pilotara un Spitfire Mk XII, que era más lento que el Mk XIV, junto con una mala situación climatológica, hizo que su logro fuera aún más destacable. El informe de la acción señaló:

"Sección Roja (dos aviones) en el aire desde las 08:05 hasta las 09:15 desde Lympne, bajo el Control de Kingsley 11 en la Patrulla de (zona) Ashford, fue informada de que una bomba volante se aproximaba por el este de Folkestone. Al ver el fuego de la artillería antiaérea el Flt Lt T. Spencer se lanzó en picado desde 9.000 hasta 2.000 pies y vio a la *Diver* (nombre clave de la V1) a las 10 en punto, a 1.000 pies por encima, sobre un punto a unos tres kilómetros al sur de Mersham con visibilidad nebulosa. La *Diver* avanzaba a 384 km/h, a 3.000 pies y en un rumbo de 310º".

"Al ascender, el Flt Lt Spencer abrió fuego con ráfagas de uno y dos segundos. Al acercarse de 230 a 70 metros por detrás y ligeramente por debajo, vio impactos en el aparato. Superó a la *Diver* y la vio caer cerca de la vía del ferrocarril aproximadamente en R5056 a las 08:20 horas".

"En la misma patrulla y bajo el Control de Kingsley 11 desde Ashford, el Flt Lt Spencer fue informado de que una *Diver* pasaría a unos seis kilómetros y medio al oeste de Ashford. Al ver las bengalas (disparadas desde los puestos de las unidades de observadores en tierra para indicar el paso por encima de una V1), se lanzó en picado desde los 10.000 pies y vio a la *Diver* a las dos en punto. Se acercó y disparó, pero no vio impactos como resultado de aquella ráfaga de cuatro segundos. Una segunda ráfaga de dos segundos produjo impactos en la parte izquierda del fuselaje y en la raíz del ala izquierda. El depósito de combustible explotó con humo negro y la *Diver* se ladeó hacia la izquierda y cayó al norte de la línea de ferrocarril, cerca de Harrietsham R3171 a las 09:07 horas. La *Diver* se encontraba a 2.500 pies, a 340º, avanzando a 576 km/h. Situación climatológica nebulosa".

Spencer derribó un total de seis bombas volantes, todas pilotando los Spitfire Mk XII.

Los pilotos de los Spitfire que consiguieron mejores resultados contra las V1 pilotaron todos los Mk XIV. En cabeza se situó el holandés Flg Off R. Burgwal del Sqn 322, al que se le reconocieron 21 bombas derribadas, mientras que al Sqn Ldr Kynaston y al Flt Lt R. Nash, los dos del Sqn 91, se les reconocieron 17 y 16 1/2 bombas volantes respectivamente.

A finales de agosto de 1944, las fuerzas terrestres aliadas que avanzaban a lo largo de la costa norte de Francia tomaron los últimos emplazamientos de lanzamiento de las V1 en Pas de Calais. La 8.617ª y última bomba volante que se lanzó desde aquella zona cruzó la costa sur de Inglaterra en la mañana del 1 de septiembre.

CUATRO MEJORAS IMPORTANTES

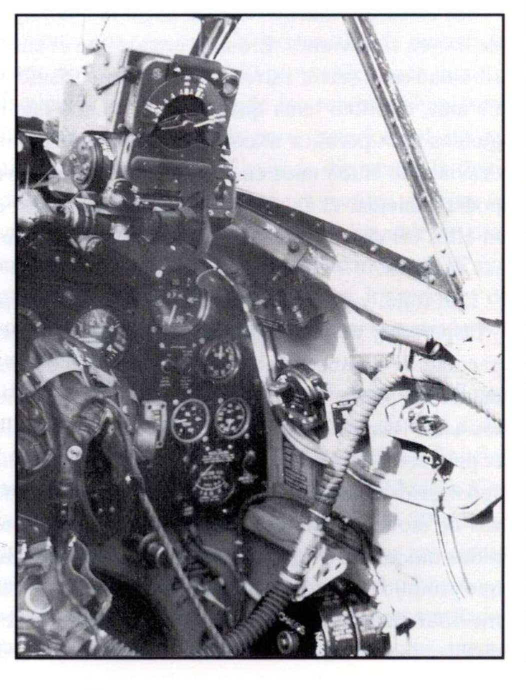
Durante toda la guerra el Spitfire estuvo sujeto a cientos de modificaciones concebidas para mejorar su rendimiento y sus recursos de combate, o para reducir sus fallos. En el verano y en el otoño de 1944 se incorporaron cuatro mejoras importantes en los modelos de Spitfire de aquella época que merecen una mención especial en este estudio. En orden de entrada en servicio éstas fueron la instalación del colimador de tiro giroscópico, la adaptación del armamento y de las alas Modelo *E*, la adaptación de una cúpula de burbuja, junto con un fuselaje trasero rediseñado y recortado, y la instalación de depósitos de combustible auxiliares en la parte trasera del fuselaje. Estas modificaciones aumentaron enormemente la capacidad de combate del Spitfire, aunque ninguna de ellas, aislada o colectivamente, fueron consideradas lo suficientemente importantes como para merecer la emisión de un nuevo número de modelo. Estas modificaciones, que se describen con más detalle a continuación, se aplicaron en los tres modelos de Spitfire que por entonces se fabricaban a gran escala, los Mk IX, XIV y XVI.

El Colimador Giroscópico de Tiro

En combate la efectividad de las ametralladoras y los cañones de un caza depende de la capacidad del piloto para apuntar los proyectiles con la suficiente precisión como para conseguir impactos en el blanco. Durante el periodo intermedio de la guerra, los cazas de la RAF llevaron el colimador de tiro de reflector GM2 sencillo. Éste facilitaba un punto fijo iluminado para la puntería en el centro del cristal del reflector, rodeado por un círculo fijo que ayudaba al piloto a valorar el ángulo de deriva correcto cuando realizaba una maniobra o se cruzaba con un blanco. De hecho, la capacidad para calcular el ángulo de deriva de forma precisa en el fragor del combate era uno de los puntos principales que separaban a los pilotos ases de los aspirantes.

En la primera fase de la guerra, se hizo evidente que si se podía desarrollar un sistema automático para indicar al piloto la cantidad correcta de desviación que se debía utilizar cuando se disparaba durante un combate en viraje, esto aumentaría enormemente la efectividad de la fuerza de caza. Tras cuatro años de mucho trabajo en la Royal Aircraft Establishment de Farnborough, el colimador de tiro giroscópico Mk II entró en la producción a gran escala a finales de 1943.

El colimador giroscópico de tiro, instalado en la cabina de este Spitfire Mk IX, resultó ser una revelación para muchos pilotos de caza jóvenes a los que les faltaba la destreza para realizar un tiro preciso con desviación como los mejores ases del Mando de Caza. Tras haber luchado durante años para apreciar las distancias por delante con la rudimentaria alza reflectora GM2, los tiradores medios descubrieron entonces que el efectivo control de sistemas, cuando se trataba de alinear el retículo de puntería, era prácticamente todo lo que necesitaban para conseguir la precisión con incluso los mayores ángulos de deriva.

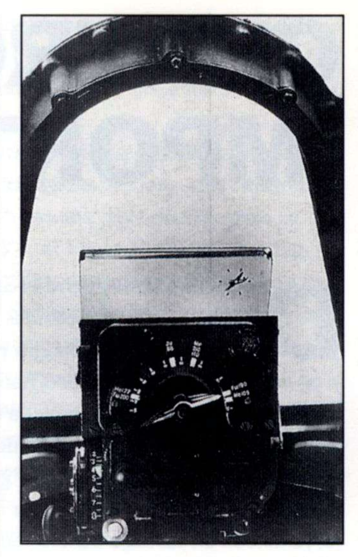


Este sistema funcionaba bajo el principio de que si un piloto de caza seguía a un avión enemigo en los virajes y mantenía el colimador de tiro sobre él, su porcentaje de viraje era proporcional al ángulo de deriva necesario para alcanzar al enemigo. El giróscopo calculaba el porcentaje de viraje e inclinaba un espejo que se movía a la posición del retículo de puntería para mostrar el ángulo de deriva necesario. Sin embargo, la desviación necesaria variaba según la distancia, por lo que el colimador de tiro incorporó un sistema sencillo de telemetría. Antes del combate, el piloto colocaba en la mira la envergadura de ala aproximada del avión enemigo. Según se acercaba al adversario, el piloto activaba un mando montado en el brazo de la palanca de gases que modificaba el diámetro del retículo de puntería, de forma que se ajustara al tamaño de la envergadura de ala del avión enemigo. Dado que la envergadura de ala del avión enemigo se había fijado en el colimador de tiro, el ajuste del retículo "informaba" al colimador de tiro sobre la distancia al blanco. Un contador analógico en el colimador de tiro derivaba el punto correcto por delante del blanco contra el que el piloto debería apuntar para conseguir impactos.

Una vez que los pilotos de caza se acostumbraron al nuevo colimador y aprendieron sus puntos flacos, la precisión general del tiro con desviación mejoró de forma drástica. Durante un análisis en 1944 de 130 combates de los Spitfire Mk IX adaptados con los colimadores de retículo fijo, éste reveló que se habían producido 34 derribos, un 26% del total. Durante el mismo periodo, un escuadrón que utilizaba el mismo modelo de Spitfire adaptados con el nuevo colimador de tiro participó en 38 combates, logrando 19 derribos, un 50% del total. El nuevo colimador de tiro prácticamente dobló la efectividad del tiro aire-aire. Con el nuevo colimador, los pilotos informaron haber logrado impactos contra blancos que huían a distancias de hasta 550 metros y con ángulos de deriva de hasta 50º.

Sin embargo, muchos ases se negaron a colocar el nuevo colimador de tiro en sus aviones. Era más grande que el anterior y limitaba la visibilidad en el sector extremadamente importante por delante del avión. Es más, el piloto tenía que seguir al blanco durante unos cuantos segundos para permitir al contador que calculara el ángulo correcto de desviación. Hubo unos cuantos pilotos excepcionalmente dotados que podían calcular el ángulo correcto de desviación con un vistazo y para ellos las desventajas del colimador giroscópico de tiro superaban a las ventajas.

Con todo, y por definición, los pilotos excepcionales fueron pocos y dispersos y no podían ganar una guerra aérea por sí mismos. La capacidad de combate de una fuerza de caza dependía de la capacidad de tiro del piloto "medio" de un escuadrón, más que de la de unos cuantos ases. Resulta difícil exagerar el valor del colimador de tiro giroscópico como ayuda para que las fuerzas aéreas aliadas mantuvieran la superioridad aérea durante el último año de la guerra, cuando sus cazas de motor de émbolo tenían que combatir con los mucho más rápidos modelos a propulsión alemanes. Las mejoras en el tiro aire-aire que produjo el nuevo colimador de tiro ayudaron a compensar la enorme diferencia de rendimiento. Como resultado de ello, los cazas aliados derribaron una media de más de dos cazas a propulsión alemanes



El colimador de tiro giroscópico en acción, mostrando la imagen a la que se apunta. Tras haber seleccionado la envergadura de ala del avión blanco girando el conmutador delantero de la mira, el piloto manipula un mando colocado en el brazo de la palanca del mando de gases para modificar el diámetro del círculo de forma que se ajuste al tamaño de la envergadura de ala del avión enemigo. A continuación, fija el blanco en el centro del círculo durante unos pocos segundos para darle tiempo al sistema para calcular el ángulo de deriva necesario y conseguir los impactos. Durante el último año de la guerra el nuevo colimador de tiro aumentó enormemente la efectividad del tiro aéreo aliado.



El Flg Off Hugh Murland del Sqn 74 fotografiado con un Mk XVIE Spitfire, adaptado con una cúpula de burbuja. Este nuevo sistema mejoró de forma importante la visibilidad hacia atrás y por debajo, haciendo que fuera más sencillo ver a un caza enemigo antes de que éste pudiera llegar a una posición desde la cual lanzar un ataque sorpresa. Irónicamente, a pesar de las peticiones de los pilotos del Mando de Caza, ya en 1939, de una mayor visibilidad por la parte trasera, la cúpula de burbuja y la parte trasera recortada sólo aparecieron durante los últimos meses de la guerra, cuando la amenaza que presentaba la Luftwaffe estaba en el punto más bajo de los seis años del duro conflicto.

por cada caza o bombardero aliado derribado por los aviones a propulsión.

El valor del nuevo colimador al enfrentarse a los aviones a propulsión se hace evidente en el informe de combate del Flt Lt *Tex* Davenport del Sqn 401, cuando él y otros miembros de esta unidad canadiense compartieron el derribo del primer Me 262 que cayó ante los Spitfire, el 5 de octubre de 1944; destacan los ángulos de deriva y las distancias a las que fueron capaces de conseguir impactos:

"Yo volaba como Amarillo 1, Sqn 401 *Blackout,* cuando avistamos un Me 262 a 12.000 pies, ocho kilómetros al noreste de Nijmegen. Hubo una gran confusión ya que los 12 Spitfire nos lanzamos en picado hacia el avión a propulsión. Yo esperé hasta que hizo su primer viraje y luego llegué en línea por detrás a 20º y aproximadamente a 720 km/h. Le lancé una ráfaga de tres-cuatro segundos a unos 360 metros y observé impactos en el fuselaje. Seguidamente, continué la persecución en la que hubo toneles, picados y virajes a aproximadamente 600 km/h. Finalmente, me acerqué a 275 metros en línea por detrás y vacié el resto de mis armas, aproximadamente durante 10 o 12 segundos, contra el avión, observando impactos por todo el motor y el fuselaje. Durante todo este tiempo el aparato estuvo ardiendo. El piloto no parecía herido y presentó una fuerte resistencia en todo momento y cuando, finalmente, se dio cuenta de que el avión estaba acabado intentó arrollar al Rojo 1 en su camino hacia el suelo, donde se estrelló y ardió. Utilicé la cámara y grabé 250 centímetros de película. Cañones y ametralladoras. El colimador de tiro giroscópico funcionó correctamente. No sobró munición. Reclamé 1/5 de Me 262 derribado".

El Armamento y las Alas Modelo E

Hasta el verano de 1944 los modelos de caza del Spitfire se fabricaron con las alas Modelo *C,* y el armamento reglamentario era de dos cañones Hispano de 20 mm, cada uno con 120 proyectiles de munición, y cuatro ametralladoras de 8,38 mm con 350 proyectiles cada una.

Durante un combate envolvente el valor de las cuatro ametralladoras Browning de 8,38 mm montadas en la parte exterior del ala era cuestionable. Si el piloto "iba metiendo G" cuando disparaba, la flexibilidad de las alas del caza aseguraban que los proyectiles saldrían en una dirección muy diferente a la que señalaba el colimador de tiro. Otro factor que iba en contra del valor de las ametralladoras de 8,38 mm en esta fase de la guerra era que prácticamente todos los aviones de combate llevaban protección blindada, que no podía ser penetrada por los proyectiles de este calibre.

En 1944, las fábricas de EE UU producían las ametralladoras de 12,7 mm en cantidades tan grandes que la RAF pudo disponer de esta arma en un número importante. Se volvieron a diseñar las alas del Spitfire para incorporar estas ametralladoras, y en el así llamado Modelo *E* se reposicionaron el cañón y las ametralladoras. El cañón de 20 mm se trasladó desde las posiciones interiores para el cañón hasta las posiciones exteriores, aproximadamente unos 30 cm por fuera. En el espacio vacío que dejaron el cañón y su alimentador se instaló una ametralladora de 12,7 mm. Estas ametralladoras lanzaban unos impactos mucho



Esta toma de un Spitfire Mk XVIE del Sqn 17 reabasteciéndose de combustible en Chivenor después de la guerra muestra claramente el tamaño de la cúpula de burbuja, así como el grado de recorte realizado por Vickers-Armstrong en la parte trasera del fuselaje.

más penetrantes que las armas más pequeñas a las que reemplazaron y fueron mucho más eficaces tanto en el tiro aire-aire como en el tiro aire-tierra.

La Cúpula en Forma de Burbuja

En la mayoría de los casos en los que un avión era derribado en el combate caza contra caza, la víctima nunca veía a su atacante antes de que fuera demasiado tarde para realizar algún tipo de acción evasiva eficaz. La mayoría de estos ataques se organizaban desde el ángulo muerto del caza, por debajo y por detrás, y muchos pilotos alcanzaron la condición de ases aprovechando este punto débil. Por lo tanto, y evidentemente, si se podía modificar el Spitfire para reducir las posibilidades de ataques sorpresa con éxito del enemigo, su probabilidad de supervivencia en combate aumentaría de forma equivalente.

La respuesta consistió en recortar la parte trasera del fuselaje por detrás de la cabina y adaptar al caza una cúpula en forma de burbuja. Un Spitfire Mk VIII modificado de esta forma voló por vez primera a mediados de 1943. Las pruebas del fabricante demostraron que este cambio no producía un deterioro significativo en las características de manejo del aparato y se envió a la Unidad de Desarrollo de Caza Aérea de Duxford para permitir que algunos pilotos con experiencia lo pilotaran. Estos últimos quedaron enormemente impresionados por el aumento de visión hacia atrás y hacia abajo que traía consigo la cúpula en forma de burbuja y su informe señaló que:

“Se trata de una mejora enorme con respecto a la visión por detrás del Spitfire estándar. El piloto puede mirar con bastante facilidad alrededor de su plano fijo de deriva y más allá, casi hasta el borde exterior del plano de cola; es decir, si mira por encima del hombro izquierdo puede ver prácticamente hasta la punta derecha de la cola. Si ladea el avión ligeramente durante una acción zigzagueante también se abre bien la visión hacia abajo y hacia atrás”.

La producción de los Spitfire Mk IX, XIV y XVI, adaptados con la cúpula de burbuja, comenzó a llegar a los escuadrones operativos a comienzos de 1945 e, inmediatamente, se hicieron populares entre los pilotos.

Los Depósitos de Combustible Auxiliares en la Parte Trasera del Fuselaje

Desde el momento en que el Spitfire comenzó a participar en operaciones aéreas ofensivas sobre territorio enemigo, su escaso radio de acción fue una fuente de problemas para los que pilotaban los aviones. La instalación de un depósito auxiliar bajo el fuselaje fue una respuesta, pero los depósitos provocaban más resistencia aerodinámica y, es más,

El francocanadiense Flt Lt *Dick* Audet prestaba sus servicios en el Sqn 411 *Grizzly Bear* cuando abrió su registro de una forma espectacular el 29 de diciembre de 1944 derribando cinco aviones en una rápida sucesión. En el mes siguiente consiguió varias victorias más, antes de morir el 3 de marzo de 1945 cuando su avión fue alcanzado por la artillería antiaérea durante una misión de ataque. En el momento de su muerte el registro de Audet se situó en 10 aviones derribados, 1 derribo compartido, 1 avión dañado y 1 destruido sobre el terreno.



había que lanzarlos antes de que el avión entrara en combate. A los Mk VIII y XIV y a los últimos modelos del Mk XII se les adaptaron pequeños depósitos auxiliares en el borde de ataque de las alas, cerca del fuselaje. Pero el combustible adicional que se transportaba de esta forma, entre 115 y 126 litros, apenas bastaba para compensar los mayores índices de consumo de los motores Merlin o Griffon más potentes de estos cazas.

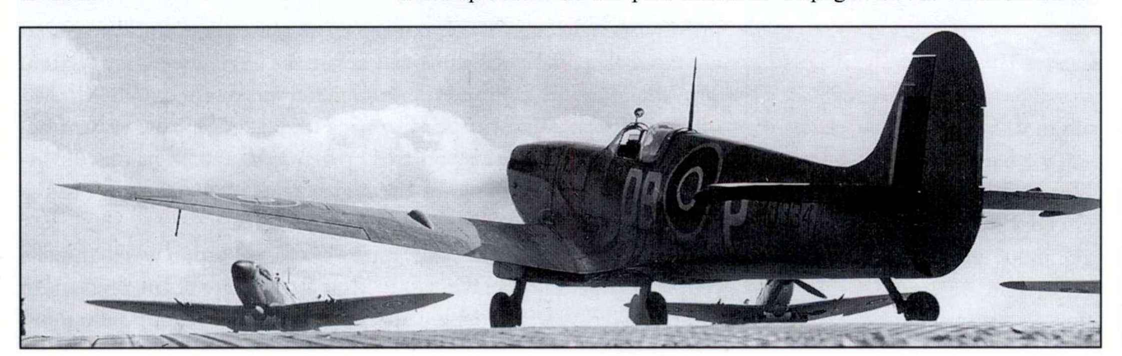
La mejor forma de aumentar el radio de acción del Spitfire era instalar una pareja de depósitos más grandes en la parte trasera del fuselaje. En el caso de los Mk IX y XVI de la última fase de producción, estos depósitos ofrecieron una capacidad total de 324 litros (288 litros en los aviones adaptados con la cúpula de burbuja). Los Mk XIV de la última fase de producción llevaron depósitos en la parte trasera del fuselaje con una capacidad total de 338 litros (288 litros en los aviones adaptados con una cúpula de burbuja, sólo un depósito con 140 litros en la versión de reconocimiento del caza). Este combustible adicional le dio al Spitfire un radio de acción operativo mucho mayor durante los últimos meses de la guerra.

La destacada hazaña de *Dick* Audet

Ninguna descripción de los ases de los últimos modelos de Spitfire puede estar completa sin mencionar la corta pero brillante carrera del francocanadiense Richard *Dick* Audet. Audet consiguió su distintivo de alas en octubre de 1942 y fue enviado a Inglaterra, pero una vez allí pasó la mayor parte de los dos años siguientes volando con unidades de segunda línea, incluido un escuadrón de cooperación con el Ejército de Tierra que participaba en el remolque de blancos de estandarte para los artilleros antiaéreos. Sin embargo, estas rutinarias funciones le permitieron acumular un gran número de horas de vuelo y amasar una considerable experiencia en el manejo de los aviones. En septiembre de 1944 fue enviado, con la graduación de Flt Lt, al Sqn 411, equipado con los Spitfire Mk IX y, al mes siguiente, fue nombrado jefe de escuadrilla. Para el 28 de diciembre de 1944 había realizado 52 salidas operativas, pero aunque había acometido varios ataques contra blancos terrestres, nunca se encontró en el lugar y en el momento correctos para enfrentarse a aviones enemigos en el aire.

Esto cambió drásticamente el 29 de diciembre. La Batalla de las Ardenas estaba en todo su apogeo y la fuerza de caza alemana organizó una importante acción para cubrir el despegue de los cazabombarde-

Los Spitfire Mk IX del Sqn 411 calientan los motores antes de una misión desde B88/Heesch en Holanda en diciembre de 1944. Cada avión llevaba un depósito "lanzable" de 136 litros, la configuración del avión de *Dick* Audet cuando despegó en su famosa salida del día 29 de aquel mes. Perfilado sobre la ventanilla del Spitfire más próximo a la cámara se encuentra la parte superior del colimador giroscópico de tiro.





Dos Mk IX del Sqn 317 *City of Wilno,* en los que se están cargando las bombas, enganchados a sus respectivas carretillas de accesorios como preparación para un despegue en alarma sin previo aviso desde Grimbergen en enero de 1945.

Un cazabombardero Spitfire Mk IX del Sqn 132 recibe su carga de dos bombas de 114 kg y una de 228 kg. Todas las bombas tenían percutores en el morro de forma que las armas detonaran con el mínimo retardo posible después de chocar contra el suelo.

ros Me 262 desde el campo de aviación de Rheine, cerca de Osnabrück, y facilitar que estos últimos atacasen las posiciones de las tropas aliadas en la zona de las Ardenas. Poco después del mediodía, los Mk IXE del Sqn 411 despegaron en una alarma desde Heesch, en Holanda, y se les ordenó patrullar sobre Rheine a 10.500 pies. De repente, Audet, al mando de la Sección Amarilla, avistó una docena de cazas enemigos por debajo.

"Los enemigos eran cuatro Messerschmitt 109 y ocho Focke-Wulf 190, que volaban en fila. Yo ataqué un Me 109, el último avión de la formación. Abrí fuego desde 180 metros y vi impactos por todo el fuselaje y en las raíces de las alas. El 109 se incendió rápidamente y se le vio desprendiendo humo negro."

"A continuación, realicé un círculo defensivo hasta que localicé un Fw 190. Lo ataqué desde los 225 metros hasta los 80 metros y desde 30º por detrás. Vi impactos en la cabina y en la parte trasera del fuselaje. Se incendió. Vi al piloto desplomado en la cabina."

"Por delante había un 109 descendiendo en un picado suave. Ascendí bruscamente y la cúpula de la cabina se desprendió. Lancé una ráfaga corta a unos 275 metros y el avión cayó rápidamente en un picado agudo. El piloto intentó saltar, pero su paracaídas se hizo jirones. Vi al 109 chocar contra el suelo y se hizo pedazos incendiado."

"A continuación localicé un Fw 190 que era perseguido por un Spitfire y éste a su vez por un Fw 190. Le indiqué a este piloto, uno de mi Sección Amarilla, que rompiese el contacto y yo ataqué al 109 por detrás. Descendimos en un picado agudo, abrí fuego a 225 metros y el avión se incendió. Le vi caer al suelo y arder."

"Algunos minutos más tarde, mientras intentaba reorganizar mi sección, localicé un Fw 190 a unos 2.000 pies. Me lancé en picado a por él y él se volvió hacia mí por la derecha. A continuación, giró en un viraje hacia la izquierda e intentó un ataque frontal. Reduje la velocidad para esperar a que entrara en el alcance. A unos 180 metros le lancé una ráfaga corta. No pude ver ningún impacto, pero se ladeó violentamente y siguió haciéndolo hasta que se estrelló."

Audet hizo un buen uso de su colimador de tiro giroscópico durante esta acción, y su hazaña (cinco aviones enemigos derribados en el transcurso de una única salida) fue presenciada por otros pilotos del escuadrón y confirmada de forma independiente por el análisis de las películas de las cámaras de combate.

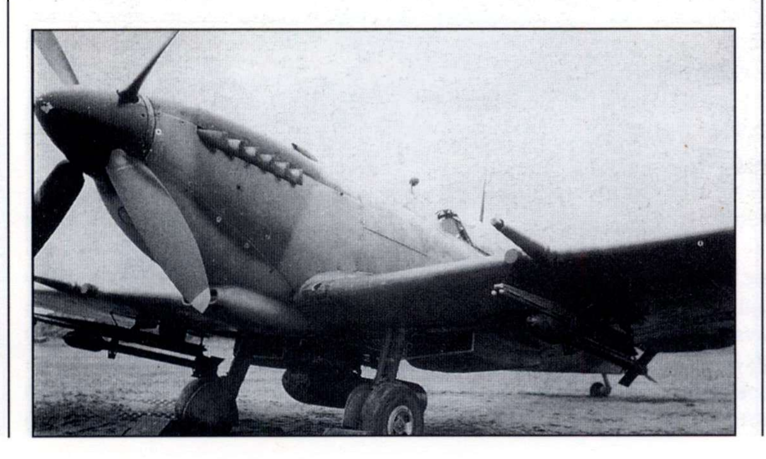
Durante la misma acción otros pilotos de su unidad reclamaron el derribo de tres cazas enemigos. Las tres unidades alemanas que participaron en la operación de cobertura (*Jagdgeschwader -Alas de Caza alemanas-* 6, 27 y 54) sufrieron todas bajas muy importantes; las pruebas sugieren que los tres Fw 190 reclamados por Audet pertenecían todos a la 9ª *Staffel* (escuadrilla alemana) del JG 54.

Dick Audet recibió la DFC por su proeza y, tras haber logrado la condición de as en una única salida, llegó a demostrar que no había sido de chiripa. En el transcurso del mes de enero de 1945 añadió cinco victorias aéreas más a su registro, incluido un Me 262. El 3 de marzo Audet murió cuando su avión fue derribado por la artillería antiaérea durante un ataque de castigo contra un apartadero ferroviario. En el momento de su muerte, el registro de victorias de Audet se encontraba en diez aviones enemigos derribados, un derribo compartido, un avión dañado y uno destruido sobre el terreno.



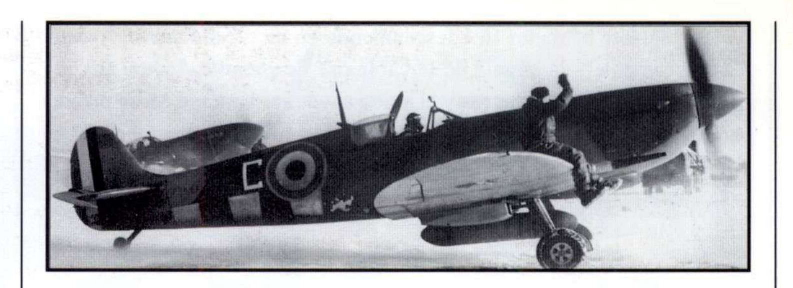
El Sqn Ldr Witold Rettinger, jefe del Sqn *City of Krakow*, fotografiado con su Mk IX en el otoño de 1944 en Gante, Bélgica. En aquel momento, esta unidad realizaba fundamentalmente operaciones como cazabombarderos y este avión lleva 31 símbolos de misiones de bombardeo en el morro, así como el mote *Lala*, el apodo de su novia. A Rettinger se le había reconocido el derribo de cuatro aviones y dos dañados pilotando los Spitfire Mk IIA y V con esta misma unidad en 1941.

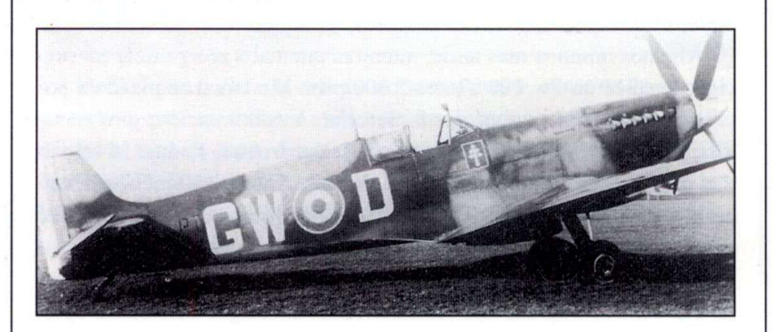




***Arriba y a la izquierda.* Un Spitfire Mk IXE del Sqn 74 adaptado con dos proyectiles de 27 kg y una bomba de 228 kg. Los proyectiles no fueron populares entre los pilotos de esta unidad, que los consideraban un deficiente sustituto de la pareja de bombas de 114 kg, que era normalmente lo que se llevaba bajo las alas. Estas fotografías muestran perfectamente la disposición del armamento revisado para las alas Modelo *E*; el cañón Hispano de 20 mm está montado en la posición exterior, y la ametralladora Browning de 12,7 mm, inmediatamente por dentro.**

Arriba. Un Spitfire HF IX del *Groupe de Chasse 2/7 Nice* (anteriormente Sqn 326), una unidad de la Francia Libre del *1er Corps Aérien Français*, subordinado a la 1ª Fuerza Aerotáctica de EE UU, aparece rodando por la pista entre la nieve y el aguanieve en Luxeuil, durante el duro invierno de 1944-1945. Esta unidad era una más de un grupo de escuadrones de la Francia Libre que se formaron a finales de 1943 como preparación para la invasión en ciernes de Europa. Como las otras unidades, el GC 2/7 estuvo exclusivamente equipado con diversos modelos de Spitfire a lo largo de su breve carrera.





Arriba a la derecha. Al contrario que el GC 2/7, los propietarios de este Spitfire Mk IX formaron parte integrante de la RAF desde noviembre de 1941. El Sqn 340 *Ile de France* utilizó una sucesión de diferentes versiones de los Spitfire desde los Mk IIA hasta los LF XVI. En el momento en el que se tomó esta fotografía en el Reino Unido a finales de 1944, la denominación de esta unidad había cambiado a GC 4/2 y la bandera tricolor francesa y las franjas completas del timón se sustituyeron por el círculo de la RAF y el distintivo en el plano de deriva. También lleva la familiar *Cruz de Lorena* justo por debajo de la cúpula, un símbolo adoptado por el Sqn 340 varios años antes.

La finalización de la II Guerra Mundial marcó el final de los días gloriosos del Spitfire, aunque en los siguientes años este caza siguió prestando sus servicios en varias fuerzas aéreas de todo el mundo. Entró en acción en media docena de conflictos a menor escala, aunque sólo en uno de ellos (el conflicto árabe-israelí de 1948 y 1949) participó en combates aire-aire. El último escuadrón de caza de la RAF en el frente que utilizó los Spitfire, el Sqn 80 con los Mk 24 con base en Hong Kong, renunció finalmente a ellos a comienzos de 1952. La última Fuerza Aérea en utilizar el Spitfire en acción fue la de Birmania, que empleó este modelo en funciones de ataque terrestre contra las fuerzas rebeldes casi hasta finales de la década de los años cincuenta.

Cuando el Spitfire fue retirado del servicio en Birmania, la vida operativa del pequeño caza de Reginald Mitchell terminó finalmente. Había abarcado el periodo entre 1938 y 1958, las dos décadas más turbulentas del siglo XX que, en términos de la aviación, marcaron la transición de la era de los biplanos a la de los cazas del Mach 2.



Hasta mayo de 1945 se había entregado a la Fuerza Aérea Soviética un total de 964 Spitfire Mk IX y, consiguientemente, este modelo entró en servicio con varias unidades del frente. Estos aviones pertenecían al 26º Regimiento de Caza de Guardias, con base en la zona de Leningrado, y se diferenciaban de sus compañeros de la RAF por estar equipados con radios de alta frecuencia (HF) en lugar de los equipos de muy alta frecuencia (VHF), ya que la Fuerza Aérea Soviética no utilizaba estos últimos.

APÉNDICES

Prueba Comparativa: El Spitfire Mk IX Frente Al Fw 190A

En julio de 1942 se realizó una prueba de vuelo entre un Spitfire Mk IX de la primera fase de producción adaptado con el motor Merlin 61 y un Focke-Wulf Fw 190 que había sido capturado intacto. Considerando el hecho de que eran dos aviones muy diferentes, fabricados para conceptos operativos distintos, son muy destacables los aspectos muy similares de funcionamiento. A continuación se presentan extractos del informe de las pruebas.

Velocidades comparativas. El Fw 190 se comparó con un Spitfire Mk IX totalmente operativo en cuanto a velocidad y maniobrabilidad a altitudes de hasta 25.000 pies. El Spitfire Mk IX es ligeramente superior en velocidad al Fw 190 en la mayoría de las alturas y las diferencias aproximadas en velocidades en las diferentes alturas son las siguientes:

A 2.000 pies el Fw 190 es 11,2-12,8 km/h más rápido que el Spitfire Mk IX.

A 5.000 pies el Fw 190 y el Spitfire Mk IX son aproximadamente igual de rápidos.

A 8.000 pies el Spitfire Mk IX es 12,8 km/h más rápido que el Fw 190.

A 15.000 pies el Spitfire Mk IX es 8 km/h más rápido que el Fw 190.

A 18.000 pies el Fw 190 es 5 km/h más rápido que el Spitfire Mk IX.

A 21.000 pies el Fw 190 y el Spitfire Mk IX son aproximadamente igual de rápidos.

A 25.000 pies el Spitfire Mk IX es 8-11,2 km/h más rápido que el Fw 190.

Ascensión. Durante las ascensiones comparativas en diversas cotas hasta 23.000 pies, con los dos aviones volando en condiciones máximas de ascensión continua, se encontraron pocas diferencias entre los dos aparatos, aunque en general el Spitfire Mk IX fue ligeramente superior.

Por encima de los 22.000 pies la ascensión del Fw 190 decae rápidamente, mientras que la ascensión del Spitfire Mk IX aumenta.

Cuando los dos aviones volaron a velocidad de crucero rápida y ascendieron desde un vuelo a nivel, el Fw 190 tuvo una ligera ventaja en las fases iniciales de la ascensión debido a su mejor aceleración. Esta superioridad aumentó ligeramente cuando los dos aviones entraron en una ascensión desde un picado.

Se debe apreciar que las diferencias entre los dos aviones son muy ligeras y que en el combate real la ventaja en la ascensión será para el avión que tenga la iniciativa.

Picado. El Fw 190 es más rápido que el Spitfire Mk IX en los picados, especialmente durante la fase inicial. Sin embargo, esta superioridad no es tan marcada cuando se realiza la misma maniobra evasiva contra el Spitfire Mk VB.

Maniobrabilidad. El Fw 190 es más maniobrable que el Spitfire Mk IX excepto en los virajes cerrados, en los que es superado con facilidad.

El mayor índice de tonel del Fw 190 le permitió evitar que el Spitfire Mk IX le atacara en los virajes, al inclinarse en un viraje en picado en la dirección contraria y, al igual que el Spitfire Mk VB, el Spitfire Mk IX tuvo muchas dificultades para seguir esta maniobra.

Habria sido más fácil para el Spitfire Mk IX seguir al Fw 190 en un viraje en picado si a su motor se le hubiera instalado un carburador que permitiese G negativos, ya que este tipo de motores con carburadores normales se paran con mucha facilidad (el Spitfire utilizado en esta prueba fue uno de los primeros Mk IX y los últimos aviones dispusieron de carburadores que permitían G negativos).

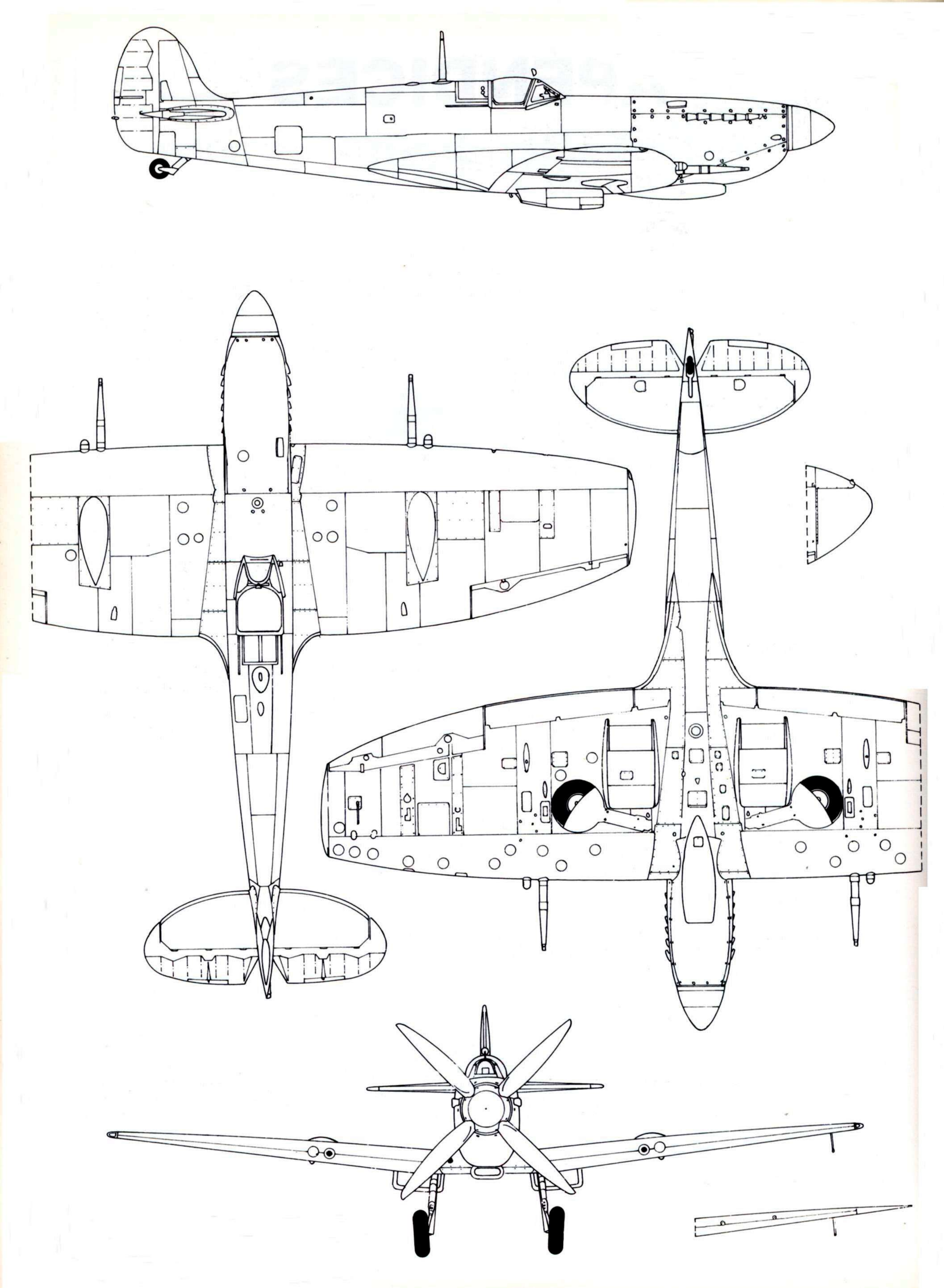
Las peores cotas para que el Spitfire Mk IX se enfrentara al Fw 190 se situaron entre los 18.000 y los 22.000 pies, y por debajo de los 3.000 pies. En estas cotas el Fw 190 es un poco más rápido.

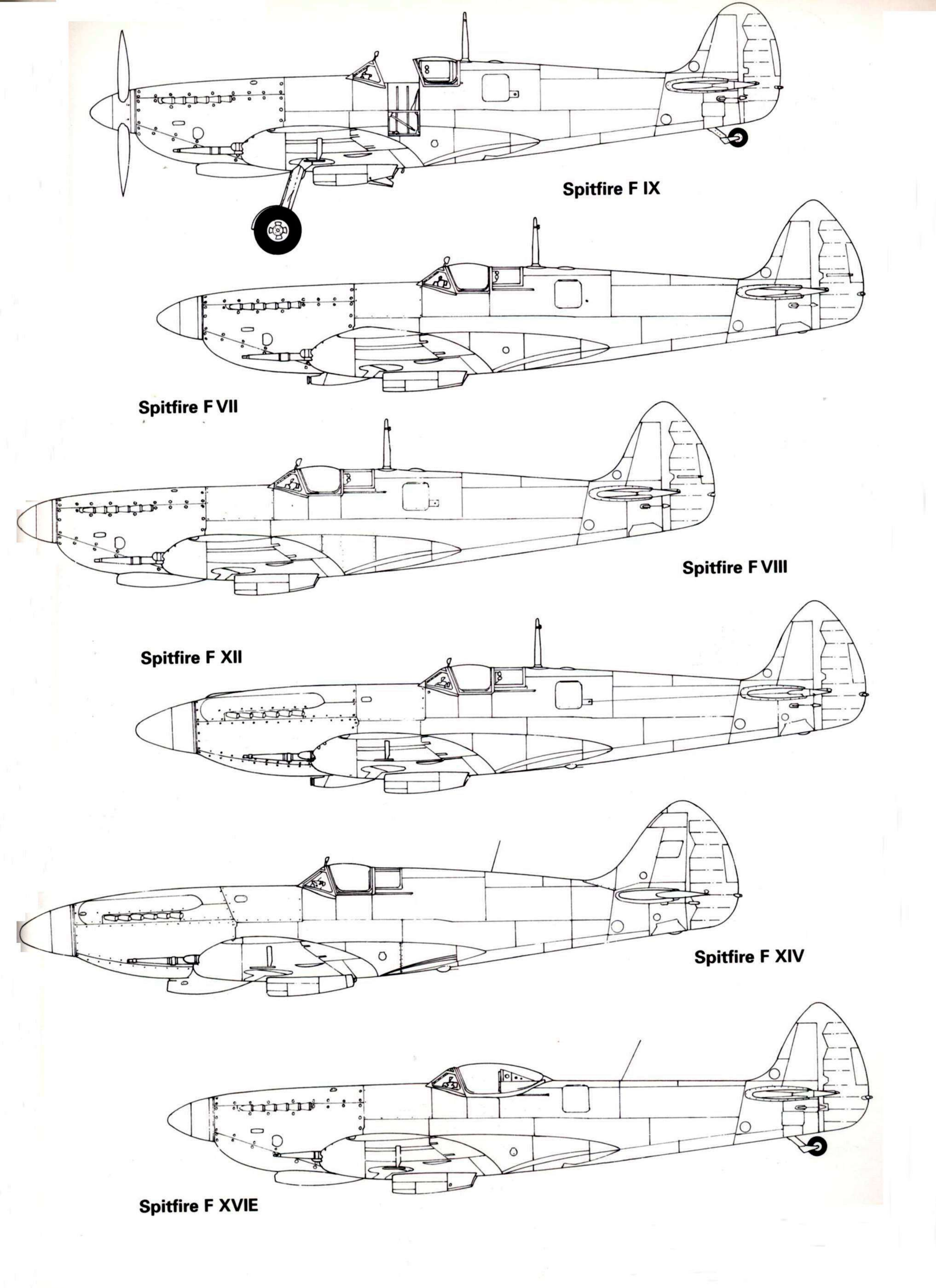
Ambos aviones se "atacaron" el uno al otro para comprobar la mejor táctica evasiva que se debía adoptar. El Spitfire Mk IX no pudo ser alcanzado cuando era "atacado" si volaba a una velocidad rápida de crucero y localizó al Fw 190 estando todavía bien lejos del alcance.

Cuando el Spitfire Mk IX voló a una velocidad de crucero lenta, su inferioridad en la aceleración le daba al Fw 190 una oportunidad razonable de alcanzarlo y se constató esto mismo si se invertía la posición y el Fw 190 era "atacado" por el Spitfire Mk IX, excepto en que tardaba un poco más en alcanzarlo.

La aceleración inicial del Fw 190 es mejor que la del Spitfire Mk IX en todas las condiciones de vuelo, excepto en línea de vuelo a cotas en las que el Spitfire tiene la ventaja de la velocidad y entonces, siempre que el Spitfire vuele a una alta velocidad de crucero, hay muy poca diferencia entre la aceleración de los dos aviones.

La impresión general que tuvieron los pilotos que participaron en las pruebas fue que el Spitfire Mk IX se comparaba favorablemente con el Fw 190 y siempre y cuando el Spitfire tuviera la iniciativa; de esta forma tenía sin duda muchas posibilidades de derribar al caza de la Luftwaffe.




Spitfire F IX
Spitfire F VII
Spitfire F VIII
Spitfire F XII
Spitfire F XIV
Spitfire F XVIE

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



El *Spitfire* es muy conocido por sus hazañas contra la Luftwaffe, durante la batalla de Inglaterra, pero, además, constituyó la espina dorsal de la aviacion de caza británica, el Fighter Command. Ya fuera en misiones defensivas de interceptación a gran altura,(*Sweeps*, *Ramrods*, *Rodéos*, *Roadsteads*, *Rhubarbs* y *Circus*), ya en la interceptación de las bombas volantes V1, los *Spitfire* Mk VII, VIII, IX, XII, XIV y XVI, estuvieron en todos los combates sobre el teatro de operaciones de la Europa occidental, de 1942 a 1945, gracias a sus motores y combinaciones de armas diferentes, dando testimonio de excepcionales cualidades de adaptabilidad y de duración del avión. Este volumen describe los combates de los pilotos británicos en este legendario aparato, evoca la participación de los aliados que lucharon con ellos bajo el mando de la R.A.F, presenta las biografias de algunos de sus ases y, por último, detalla las características de algunos modelos.





